N° 255. — 6e Année.
(Tous les Vendredis)

Dans ce Numéro, un hors-texte en couleurs : GARIN

31 Juillet 1903
40 centimes.

LA VIE AU GRAND AIR

Nouveau Concours

Une Automobile et 20.000 francs de prix

Screpel, recordman du lancement du poids

Nouveau Concours

Une Automobile et 20.000 francs de prix

Pierre Lafitte & Cie
Editeurs de *Musica*, de *Femina* et de *La Vie au Grand Air*,
9, avenue de l'Opéra, Paris

Dans ce numéro,
le premier fascicule de la "Galerie des Célébrités Sportives"
GARIN

ABONNEMENTS
France ..... 16 fr
Etranger .... 20 fr
Téléph. Réd. 280-68. Adm. 280-6

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

KODAK

KODAK · KODAK · KODAK

LA PHOTOGRAPHIE SIMPLIFIÉE.

VOUS AUGMENTEZ DE 100 °/o

LA VALEUR DE VOTRE APPAREIL A PLAQUES PAR L'EMPLOI DES

PLAQUES KODOÏD

ORTHOCHROMATIQUES
INCASSABLES
TRÈS LÉGÈRES
ANTI-HALO
TRÈS RAPIDES
NE SE ROULANT JAMAIS

Envoi franco du Catalogue (I) et du Règlement du Concours Kodak

EN VENTE CHEZ

PARIS
5, Avenue de l'Opéra
4, Place Vendôme

EASTMAN KODAK
et dans toutes les bonnes maisons de fournitures photographiques.
REFUSEZ TOUTES LES IMITATIONS

LYON
26 et 28, Rue de la République

KODAK · KODAK · KODAK · KODAK

CADEAU

PRIME A TOUT ACHETEUR
et Envoi Gratis et Franco du Nouvel Album illustré du
Gd COMPTOIR NATIONAL D'HORLOGERIE
de BESANÇON (Doubs) - E. DUPAS, Directeur
La plus importante Fabrique de Montres, Pendules et Bijouterie
Chronomètre "*LA NATIONALE*" 25 fr
PRÉCISION ABSOLUE. GARANTIE 10 ANS

PRENEZ GARDE, Mad

vous commencez à grossir, et grossir, vieillir. Prenez donc tous les jours dragées de THYROÏDINE BOUTY, et votre restera ou redeviendra svelte. — *Le flac 50 dragées est expedié franco par le* LABORAT 1, Rue de Châteaudun, Paris, contre mandat-poste TRAITEMENT INOFFENSIF ET ABSOLUMENT GÉ Avoir soin de bien spécifier : *Thyroïdine Bouty*

VOITURES & VOITURETT

PROSPER LAMBERT

Téléphone

VOITURETTE Modèle 1903

VOITURETTE 7 chev., régul. sur admission, tr sion à la cardan, 3 vitesses, marche arrière. châssis acier U. Carrosserie 2 places. Prix : 3.

USINE & MAGASINS : 18, route de Cherbourg,

ASTHME et Catarrhe Guéris par les Cigarettes ou la Poudre ESPIC (Boite 2 fr.)

AVIS AUX ADROITS CHASSEURS

Plus de ratés avec les Douilles à la Marque "LA MASCOTTE"

L'EMBROCATION ATHLÉTIQUE DE MÉRÉ

Fortifie les nerfs, assouplit les muscles ; repose et délasse les membres. Complément indispensable du massage. Son emploi chasse les rhumatismes, éloigne les douleurs, guérit les foulures, entorses, efforts contusions, etc. etc.

le flacon Franco Poste 2f.10 contre Mandat Poste

3 flacons Franco Gare 5f. ou domicile 5f.25

MÉRÉ de CHANTILLY, PHARMACIEN.

31 Faubourg Bannier, Orléans

MOTEURS

ALCOOL · PÉTROLE · GAZ DE VILLE · ESSENCE

Consommation garantie 500 LITRES

MOTEURS CHARON

40, RUE LAFFITTE. PARIS

GAZ PAUVRE

à Gaz
à Gaz pauvre
à Pétrole
à Essence
à Alcool

Paris 1900, Hors Concours, Membre du Jury

ENVOI FRANCO DU CATALOGUE

Société Anonyme des Automo

MOTOBLO

Châssis 1903
10 Chevaux — 2 Cylindres
6000 francs

Un seul carter, Attaque directe, 8 engrenages en

102, Rue des Vivants, 102
BORDEAUX-LA BASTI

PEINTURE SPÉCIALI

pour Automobiles et Cycles

La Pastorin

LA PLUS ANCIENNE PEINTURE ÉMAIL

HORS CONCOURS, Exposition Univers. 1889-19
MEMBRE DU JURY, Exposition Univers. Lille 19

En Vente chez tous les Marchands de couleurs

Méfiez-vous, Cyclistes

des Machines de marque inconnue, et choisissez la Bicyclette idéale du Touriste : la

GLADIATOR

qui, depuis douze ans, n'a cessé de s'imposer par sa supériorité

Envoi Franco du catalogue contenant 423 Fig.

PORTOIR ARTICULÉ et FAUTEUIL-ROULANT
DUPONT
FABRICANT, BREVETÉ S.G.D.G.
Fournisseur des Hôpitaux
10, Rue Hautefeuille, 10
PARIS
(Près l'École de Médecine).

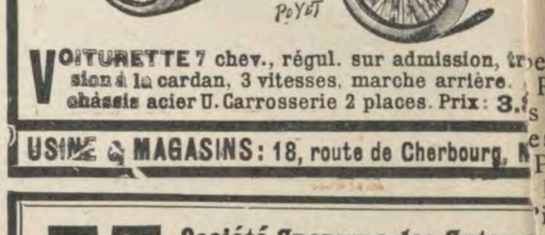
NOUILLES ET MACARONIS FRAIS AUX ŒUFS
BISCUITS
SCAPINI
MAISON PRINCIPALE
38, Bd de Strasbourg, PARIS

SUSPENSOIR MILLERET
élastique sans sous-cuisses, 2 fr. 50
pour VARICOCÈLES, HYDROCÈLES, CAVALIERS.
BANDAGES CURATIFS, BAS-VARICES.
LE GONIDEC, 13, Rue Etienne-Marcel, PARIS.

Grand Choix de **FUSILS** AVEC Certificat d'origine de
EBEAU-COURALLY
Fournisseur de l'Empereur de Russie et des Principales Cours Européennes. CHEZ SES AGENTS :

GUINARD & Cie
8, Avenue de l'Opéra, 8, PARIS

LIRE "MUSICA"



20 RUE BRUNEL **PARIS-GARAGE** TELEPHONE 533-12

Voitures à Vapeur GARDNER-SERPOLLET Neuves & d'Occasion, livrables de suite
Voiture de DIETRICH, Licencee T. M.
Garage pour 100 voitures. — Remises particulières. — Atelier spécial de Réparations

Inoffensif, d'un reté absolue, gué **48 HEURE** les écoulements qu geaient autrefois semaines de tr ment par le copal cubèbe, les opia les injections.
113, faub. St-Honoré

L'Appareil PHOTO **JOUGLA**
45, Rue de Rivoli

SINNO
Se charge
PLEIN JO
avec la Boîte
Plaques elle-m

PNEU CONTINENTAL

GAGNANT LA COUPE GORDON BENNETT

Afin d'être mieux servis recommandez-vous de la *Vie au Grand Air* en écrivant aux annonciers ou en allant faire vos achats.

LA VIE AU GRAND AIR

ABONNEMENTS

PARIS ET DÉPARTEMENTS. . . . 16 fr.
ETRANGER. . . . . 20 fr.

31 Juillet 1903. — N° 255.

Rédaction et Administration : 9, Avenue de l'Opéra, PARIS (1er Arrt)

PUBLICITÉ

PAGES DE COUVERTURE, la ligne. 1 fr. 50
LA PAGE . . . . . 600 fr.
ENCARTAGE . . . . . 500 fr.

UN INCENDIE EN SEINE. — LE *MARSOUIN* QUELQUES INSTANTS AVANT L'ACCIDENT.

La Course de Canots Automobiles, donnée dimanche à Poissy, a été attristée par un terrible accident. Le Marsouin *faisait ses essais avant le départ, quand, par suite d'un retour de flamme au carburateur, il prit feu soudain. M. Pérignon, le propriétaire, qui était à la barre, et son mécanicien Gross sautèrent aussitôt à l'eau, mais, tandis que le premier regagnait le bord, le second, frappé d'une congestion, coulait à pic et son corps ne put être retrouvé.*

(Voir l'article page 515)

Les Innovations de la "Vie au Grand Air"

Nous présentons aujourd'hui à nos lecteurs et au public

la VIE AU GRAND AIR nouvelle formule

Que de chemin parcouru depuis le jour — il y a six ans — où paraissait pour la première fois, et bimensuellement seulement, cette revue illustrée !
La **VIE AU GRAND AIR**, *qui fut le*

Premier journal entièrement illustré par la photographie

a transformé, on peut le dire hautement, les mœurs du journalisme illustré. Copiée, démarquée, décalquée, *elle n'en a pas moins une avance de plusieurs années et elle entend la garder jalousement. Le public, qui sait apprécier les efforts et se souvenir des luttes passées, lui facilitera certainement cette tâche.*

Nous ne saurions, d'autre part, oublier en ce qui nous concerne, que la **VIE AU GRAND AIR** *servit de base à la fondation de cette maison qui édite aujourd'hui la plus célèbre et la plus admirée des publications illustrées :* **Femina**, *sans oublier sa jeune sœur :* **Musica**.

Nous ferons donc tous les sacrifices nécessaires pour accentuer la vogue du grand magazine sportif national, et RIEN ne saura nous arrêter pour y réussir.

Résumons nos améliorations :
A dater de ce jour, la **VIE AU GRAND AIR** *aura désormais*

24, 28, 32, 36 et 40 pages

chaque fois que les événements sportifs l'exigeront. Les sports jusqu'ici un peu négligés par nous, comme

Le Tir, le Yachting,
la Gymnastique,
l'Alpinisme,
les Jeux Régionaux,
les Manifestations locales

trouveront place désormais dans nos colonnes.
Nous continuerons la série des

COUVERTURES ARTISTIQUES

en couleurs qui ont remporté tant de succès auprès de nos lecteurs depuis quelques semaines.

Nous emploierons pour ces couvertures un

Papier plus beau et plus fort

qui donnera à la revue un aspect luxueux digne des autres publications de notre maison.
Ce n'est pas tout, à partir de ce numéro, chaque exemplaire de

la VIE AU GRAND AIR contiendra gratuitement

un magnifique hors-texte en deux couleurs

tiré sur beau papier couché. Ce hors-texte reproduira, par la phototypie, les traits des champions les plus fameux dans tous les sports. Soigneusement mis de côté par nos lecteurs, pour être réunis à la fin de l'année dans **un album très artistique** *que nous ferons spécialement établir pour eux, ces hors-texte uniques constitueront une*

Galerie des Célébrités sportives

que tous les sportsmen français voudront conserver jalousement. Aucun journal illustré français ou étranger n'aura jamais publié un semblable panorama.
Enfin, et nous terminerons par cette dernière et importante nouvelle, nous organiserons en mai 1904 un grand concours qui sera doté de

20.000 francs de prix

au minimum. Ce concours sera conçu de telle façon que tout le monde pourra y prendre part, avec des chances égales et sans qu'il soit nécessaire d'être passé maître dans l'art des devins. Le premier prix en sera une

VOITURE AUTOMOBILE

de grand luxe. Nos abonnés pourront de droit participer à ce concours. Quant à nos lecteurs, il leur suffira, pour pouvoir y prendre part, de découper dès ce numéro le « bon » qu'ils trouveront régulièrement dans chaque numéro à la page 3 de la couverture ; ces « bons » seront numérotés de 1 à 40. Ne pas oublier de découper ce « bon » chaque semaine, et s'arranger pour ne pas le perdre, car nos lecteurs pourront concourir **autant de fois qu'ils auront de séries de 10 bons** ; *un lecteur ayant collectionné les 40 bons aura donc* **quatre fois plus de chance** *que celui qui n'en aura collectionné que 10. Nous voulons, en effet, récompenser surtout ceux de nos lecteurs qui nous montrent le plus de fidélité.*
C'est tout... pour aujourd'hui. Avions-nous raison d'annoncer que tous les records seraient battus ?

PIERRE LAFITTE ET Cie.

Nous donnons ci-dessous quelques-unes des personnalités sportives que nous comptons faire défiler dans notre "Galerie des célébrités sportives". Bien entendu, nous nous réservons de modifier cette liste au fur et à mesure que l'actualité l'exigera.

Automobile	Hippisme	Cyclisme	Athlétisme	Boxe	Escrime	Sports divers	Sports divers
JENATZY.	ED. BLANC.	MAJOR TAYLOR.	DE FLEURAC.	CHARLEMONT.	MÉRIGNAC.	CHIQUITO.	Cte Justinien CLARY.
LOUIS RENAULT.	LIÉNART.	JACQUELIN.	KLINGELHŒFER.	CASTERÈS.	KIRCHOFFER.	MAZANTINI.	Cte de la VAULX.
GABRIEL.	SHIELDS.	CONTENET.	THOMAS.	MAINGUET.	Cte de la FALAISE.	SANTOS-DUMONT.	PRÉVEL.
SERPOLLET.	WRIGHT.	BOUHOURS.	PRÉVOST.	BAYLE.	BREITTMAYER.	Sir THOMAS LIPTON.	PAUL PONS, etc., etc.

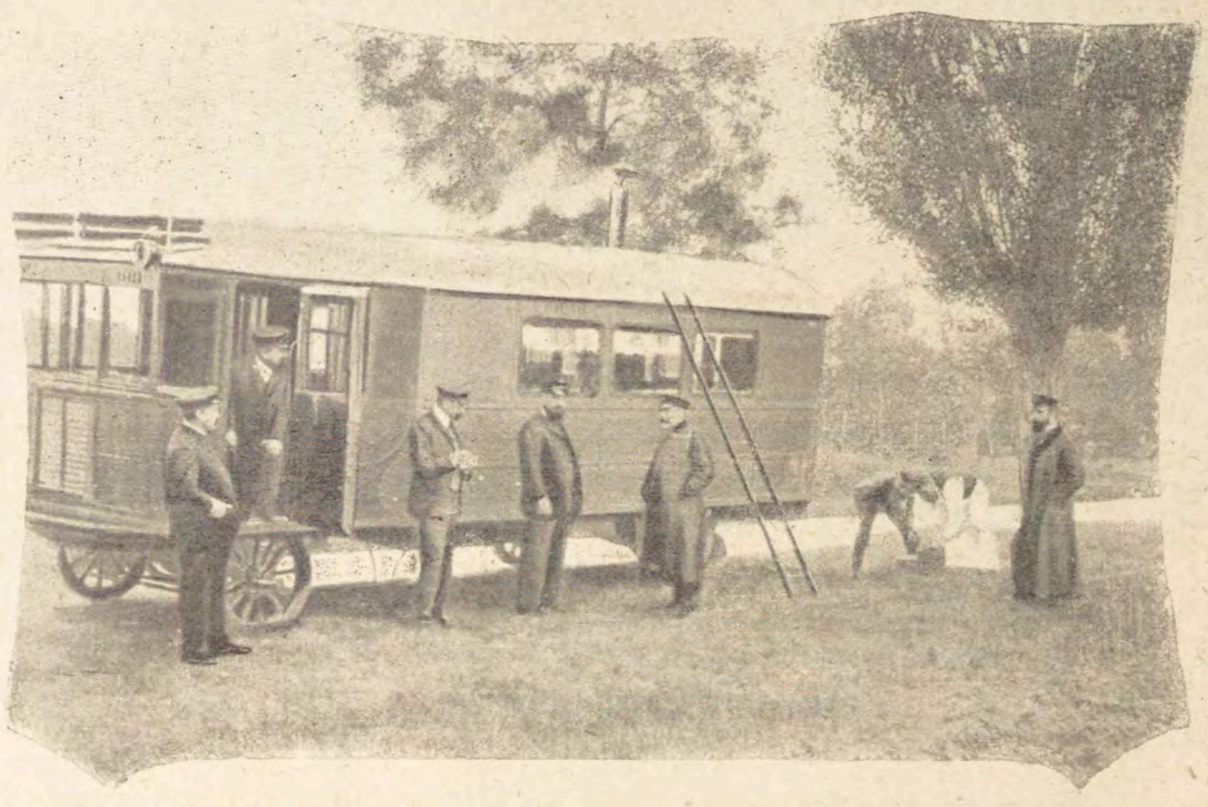
Nos modernes Chemineaux

Il ne s'agit pas précisément dans l'article qu'on va lire des « romanitchels », des « romanetchavé » chers à maître Richepin ; mais il s'agit toujours de la Route — avec un R très majuscule s. v. p. — et on va voir de quelle façon bien moderne les héros de l'histoire la comprennent.

LES hommes changent avec les siècles. Et, bien que le « cheminage » soit resté à travers les âges une des façons les plus immuables de déambuler, poitrine nue, cheveux au vent, en famille, avec la grouillante marmaille tout autour du logis roulant, ou bien solitairement avec le simple bâton pour appui, ces vieux errements eux-mêmes sont menacés par le transformisme moderne qui, décidément, ne respecte rien.

Si ce n'est point tout à fait une transformation, c'est du moins une concurrence qui se dessine. Il y a même autre chose, et c'est pourquoi, derrière le regard des vieux chemineaux hirsutes, on devine, à côté de l'étonnement, la sourde colère provoquée par les pires profanations.

Naguère, la petite bicyclette quelque peu honteuse d'explorer la première le domaine sacré, en attendant qu'elle le traitât bientôt en terre conquise, avait paru comme une intruse aux vieux routiers poilus. Bien que frères en apparence sous le commun baiser des vents et des poussières, les banquistes eux-mêmes, allant de foire en foire dans leurs roulottes hippomobiles de plus en plus cossues et reluisantes, avaient soulevé le mépris plus encore que l'envie dans l'âme rustre et fière des vagabonds du



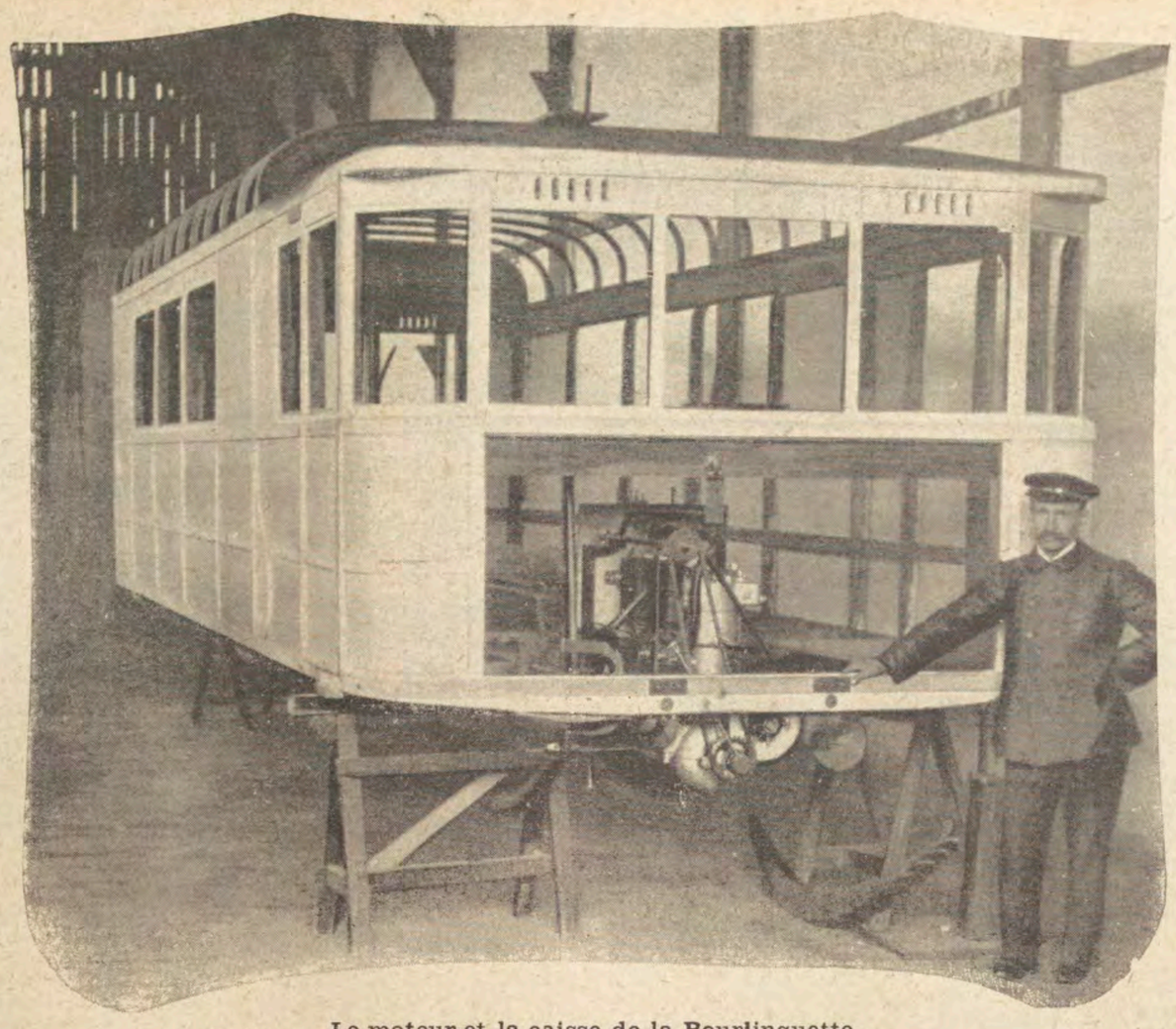
M. Henri Lafitte, constructeur. | Paul Legendre. | M. Lestormal, | M. J. Secrestat, propriétaire. | Dr Creuzan. | M. Martin.

La "Bourlinguette", roulotte automobile à M. Secrestat de Bordeaux.

kilomètre. Et voici que surgit la roulotte automobile ! Vraiment la mesure est comble autant que le devient la Route, la chère Route si longue, si longue où, presque seul jusqu'ici, entre le ciel et le caillou, le mendigot de grand chemin et de pittoresque allure pouvait maudire à son aise les humanités d'alentour...

Car, il n'y a plus d'erreur possible. L'automobile ordinaire, d'abord petite, bruyante, puante et effroyablement rapide, ne fut qu'un boulet de canon avertisseur pour ce libertaire du plein air. Sa fonction évidente était de faire faire place aux progrès futurs tout en forçant le pauvre hère à avaler en un seul jour plus de poussière que n'en avait digéré toute une génération de juifs errants.

Encore, le civilisé juché sur cette mécanique-là, chevauchant son obus, ne faisait-il que transpercer les paysages sans avoir guère le temps de comprendre, sans pouvoir ravir du regard au pauvre bougre d'Ahasvérus une part notable de ses joies, un lambeau de son ciel, de ses champs et de ses collines.



Le moteur et la caisse de la Bourlinguette.
Le moteur occupe la partie avant de la voiture.

Mais voici la roulotte, la lente roulotte, monstre épais et trapu dont la carcasse recèle le plus ironique des raffinements du luxe moderne, avec des hublots faits pour explorer le fond de l'océan aérien comme ceux des scaphandriers explorant l'autre océan !

Cette fois, c'est le chemineau qui ne comprend plus et qui se demande ce que viennent faire sur la grand' route jadis inviolée les bipèdes du XX^e^ siècle.

— Ce qu'ils y viennent faire, maître Ahasvérus ? Mais simplement y suivre tes traces. Sans doute, ils sont pleins d'admiration, sache-le, pour tes performances passées, pour ton imbattable record de pédestrian à travers les immensités terrestres ; et c'est parce qu'ils savent l'inanité de la lutte qu'ils préfèrent te laisser à tes belles gloires passées et profiter du roulottage moderne afin d'admirer à leur tour tes plaines, tes bois, tes horizons infinis.

Si tu savais ce qu'on a d'aises et de joies dans cette maison roulante sans chevaux dont les photographies reproduites ici ne peuvent donner qu'un avant-goût !

La roulotte dont il s'agit est, croyons-nous, la première du genre qui ait été construite. Jusque-là, il n'y en avait guère eu que de traînées par un tracteur indépendant. Tel fut, par exemple, le cas pour celle du prince Orloff. Cette fois, le véhicule est vraiment automoteur puisque le moteur est placé à l'avant, dans le bâti même.

L'heureux propriétaire ? M. Jules Secrestat, fils d'un riche industriel bordelais. M. Jules Secrestat est évidemment le plus intelligent des chemineaux modernes. L'initiative qu'il a eue le prouve. Déjà propriétaire de l'automobile de course la plus vite de sa région — une superbe 70-chevaux — il s'est complu dans le contraste des vitesses et du confort. Et de son cerveau naquit la « Bourlinguette » en question. C'est le nom qu'il donna au véhicule de ses rêves.

Ajoutons bien vite qu'il fut non moins intelligemment aidé dans cette création par M. Henri Lafitte, carrossier-mécanicien à Bordeaux, à qui est due la construction de la roulotte mue par un moteur P. L. de 20 chevaux, de même qu'est dû à M. C.-F. Plazanet, parent de M. Secrestat, le riche et si pratique ameublement.

Ce yacht sur route n'a pas moins de 7 mètres de long et de 2 m. 50 de large. Le propriétaire et le constructeur se sont ingéniés à le pourvoir de tous les accessoires les plus précieux.

Il est divisé en trois pièces. A l'avant, le poste très ajouré du mécanicien assez vaste pour recevoir, la nuit, le lit pliant de ce dernier et, le jour, des sièges pour les voyageurs désireux d'y contempler à de certains moments le paysage. Au centre, une grande pièce à triple usage : salon, salle à manger, chambre à coucher. Aux quatre angles de cette pièce centrale quatre lits relevés le jour comme autant d'armoires à glace, mais quatre lits très confortables, plus larges que les simples couchettes des wagons-lits ou des paquebots. Tout autour, sous les fenêtres, des coffres-commodes pour les vêtements. Au centre, deux tables-lavabos truquées qui, pour les repas, se réunissent et s'agrandissent à l'aide de rallonges et forment une table pour huit personnes.

Entre ces deux lavabos, un épais rideau relevé qui, abaissé pendant la nuit, divise l'ensemble en deux chambres.

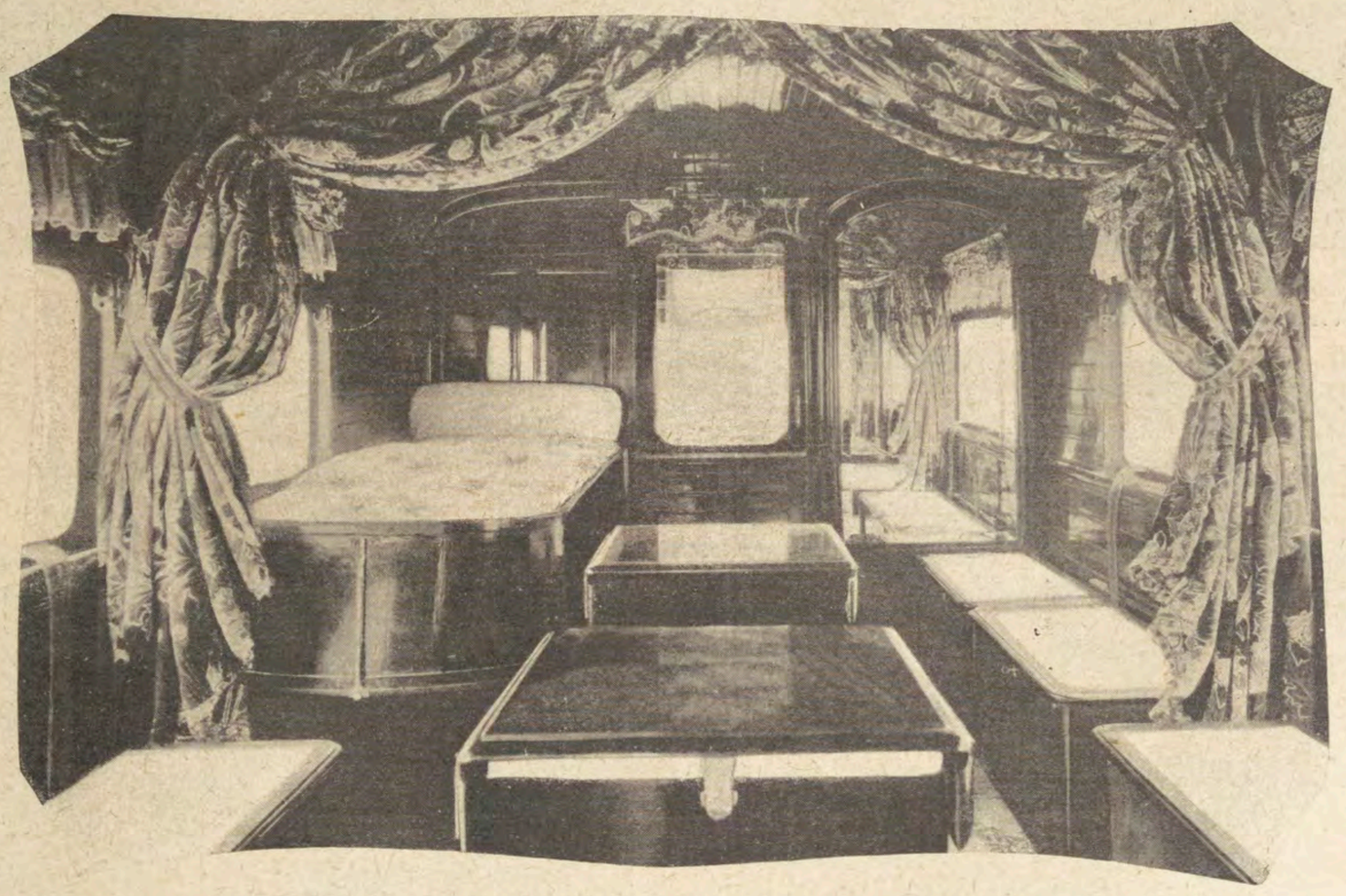
A toutes les fenêtres, des dispositifs spéciaux pour éviter l'énervante inharmonie des vitrages trépidants. Sur le parquet, des tapis très moelleux pour amoindrir la trépidation. Car, point de pneumatiques ici, sous ce poids de 3.000 kilos, ce qui n'empêche d'avoir, en marche, l'illusion d'être dans un wagon ordinaire de 1^re^ classe sur voie ferrée.

A l'arrière, enfin, la cuisine (fourneau à pétrole) et l'office.

Tout l'ameublement est en acajou et, jusque dans les moindres détails de la vaisselle et de la verroterie, le propriétaire a tenu à rappeler sa chère « Bourlinguette », cette grosse vagabonde des grands chemins.

Enfin, des freins très puissants avec en plus, à l'arrière, un système de cales spéciales s'abaissant instantanément sous les roues pour éviter tout recul.

C'est le 13 juin dernier que nous allâmes, en compagnie de quelques amis de l'Automobile-Club Bordelais, planter la joyeuse crémaillère dans cette maison automobile. Tu m'en croiras, maître Ahasvérus, toi le légendaire Juif errant des âges passés, ce fut pour nous une journée exquise entre toutes. Tu nous vois tous, sur la photographie ci-jointe, ce pendant que la petite cheminée fumante qui domine la « Bourlinguette » annonce que l'heure du déjeuner approche et que, sur le talus de la route, le mécanicien et le cuisinier sont pleins de sollicitude pour le champagne et le fin bordeaux...



L'intérieur de la Bourlinguette.
Un des quatre lits est abaissé et on peut se rendre compte qu'on y doit bien dormir.

Depuis cette journée inoubliable, M. Secrestat, accompagné de Mme Secrestat et de M. et Mme Plazanet, ses cousins, a fait tout récemment, à bord de sa « Bourlinguette », un grand voyage à travers la France.

Sans doute, c'est un peu là un luxe de millionnaire, bien que la dépense de 25 centimes du kilomètre, pour le pétrole et l'huile ne représente qu'un déboursé quotidien peu élevé en raison du peu de kilomètres parcourus, à l'allure moyenne de 15 à 18 à l'heure, et par ce fait aussi qu'on n'a pas d'hôtel à payer.

Demain, c'est le banquiste qui, à son tour, aura sa roulotte automobile, et qui sait même, maître Ahasvérus, si tu n'auras pas un jour la tienne ?

Car, enfin, la légende prétend que tu n'as jamais eu que cinq sous à dépenser à la fois, mais que tu retrouves toujours cette somme dans ta poche. Or, nous roulons précisément ici à cinq sous le kilomètre ! Tu en seras quitte pour fouiller dans ta profonde à chaque borne.

MAURICE MARTIN.

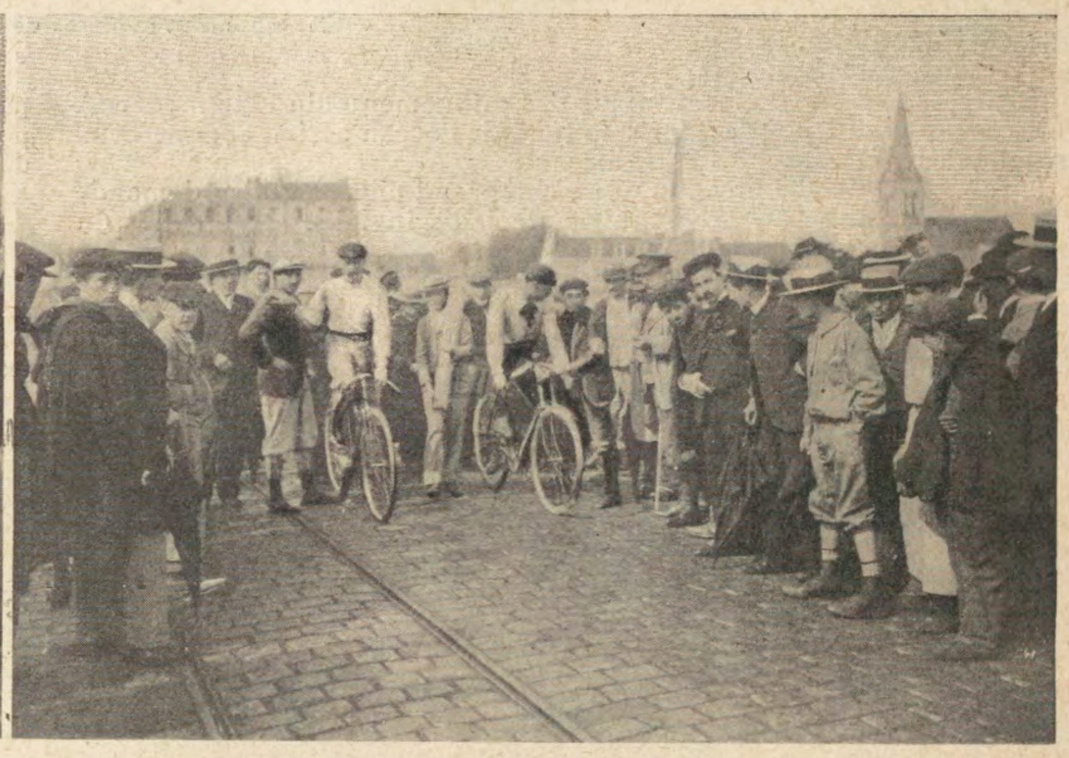
Un Handicap omnium de Saumur à Angers

L'équipe à quatre angevine, gagnante de la catégorie rameurs.

Les canots automobiles de course.
Au premier plan, Loute, *à M. Cointreau, gagnant du classement général, en 2 h. 4 m. 30 s., derrière* Forban, *à M. de Farcy, 2e, en 2 h. 5 m. 30 s.*

M. Urseau, le seul concurrent des voitures attelées, 2 h. 5 m. 45 s.

Les cyclistes professionnels.
Cette catégorie a été gagnée par Pasquier en 1 h. 36 m.



Les cyclistes vétérans.
Cette catégorie est revenue à Nail, en 1 h. 59 m. 1/5.

Celui qui aurait dû gagner.
Après avoir donné le dernier départ, le starter s'élance vers les Ponts-de-Cé pour être à l'arrivée.

Les cyclistes amateurs.
Mazé s'est adjugé cette catégorie en 1 h. 35 m. 20 s., battant de peu le professionnel.

Une course handicap ouverte à toutes sortes de moyens de locomotion s'est disputée, dimanche, entre le pont de Saumur et les Ponts-de-Cé. Quoique les automobiles en fussent exclues, c'est néanmoins le pétrole qui a triomphé avec le canot de M. Cointreau, vice-président de l'Auto-Vélo-Club d'Angers.

Le Championnat des Canots automobiles

Dimanche dernier, dans le superbe bassin de Poissy, à Meulan, se disputait une épreuve d'un genre nouveau, un championnat de 100 kilomètres pour canots automobiles. Le journal le Yacht *et l'Hélice-Club de France patronnaient cet intéressant meeting.*

✣ ✣ ✣

Malgré la pluie qui n'a cessé de tomber finement toute la journée, malgré, aussi, un déplorable accident survenu quelques instants même avant le départ à l'un des concurrents, le *Marsouin*, le championnat des canots automobiles a obtenu un franc succès. Si les circonstances climatériques avaient été plus favorables, c'eût été un triomphe.

Il est certain que cette première expérience va être renouvelée et que le championnat deviendra annuel et classique.

Le vainqueur de la journée a été le canot *Flore*, à M. Senat. Il était muni d'un moteur de 24 chevaux qui a marché fort régulièrement. *Flore* a couvert les 100 kilomètres du parcours en 4 h. 31 m. 49 s., ce qui représente une allure moyenne de 22 kilomètres à l'heure.

Le départ devait être donné à 9 heures du matin, devant le Ponton du Cercle de la Voile, à Poissy.

Mais l'accident arrivé au *Marsouin* retarda ce départ d'une demi-heure. Voici comment le *Marsouin* prit feu :

Ce canot, appartenant à M. Pérignon, procédait à un essai, avant la course. Il était actionné par un moteur de 50 chevaux et muni d'une nouvelle hélice dont son propriétaire disait merveille. Il devait marcher à 35.

Le *Marsouin*, piloté par M. Pérignon et son mécanicien Gross, s'éloigna de la berge, à grands ronflements de moteur. Mais tout à coup l'essence prit feu, le moteur éclata et le bateau coula à pic. Les deux hommes, qui savaient nager, se jetèrent à l'eau. M. Pérignon réussit à se sauver, mais Gross, qui venait de déjeuner, fut pris d'une congestion et disparut. Tous les efforts pour le retrouver furent inutiles.

Un incendie sur l'eau.

Le Marsouin, *un des concurrents, a été détruit, avant le départ, par un incendie qui a malheureusement causé la mort du mécanicien.*

***Flore*, à M. Senat, gagnant de la Coupe Dubonnet.**

Premier du classement général, couvrant les 100 kilomètres en 4 h. 31 m. 49 s.

***Musette*, à M. Deguingand, 2e du classement général et 1er des racers, 3e série, en 6 h. 17 m. 41 s.**

Ce drame, qui s'est dénoué très rapidement, a péniblement impressionné les spectateurs.

Vingt bateaux se sont réunis sous les ordres du starter, et le départ leur a été successivement donné dans l'ordre suivant :

Cruisers .

1re série, départ à 9. 30.

Toujours-Prêt, à M. Mauban; *Moucheron*, à M. Legrand; *Benigne*, à M. Vallet; *Henriette II*, à M. Humbert; *Alcyon II*, à M. Humbert; *Camélia*, à M. Chapu; *Kiss II*, à M. Leys; *Mauricette*. à M. A. Jean; *Usona*, à MM. Fournier et Knopff; *Zezette*, à M. Sauton; *Quand-Même*, à M. Massart; *Meulan-Sports*, à M. Ravaud.

2e série, à 9 h. 40

Elfe, à M. Langlois.

4e série, à 10 heures.

Korrigan, à M. L. Leroy; *Marthe*, à M. Caze; *Musette*, à MM. Vinot et Deguingand.

5e série, à 10 h. 10.

Narval, à M. Mallet.

Racers :

1re série, à 10 h. 20.

Nelly, à M. Roquefort.

2e série, à 10 h. 30.

Alcyon, à M. Bacon; *Flore*, à M. Senot. Coïncidence bizarre, c'est le dernier parti, *Flore*, qui est arrivé bon premier de la course.

Les concurrents devaient accomplir trois fois le parcours Poissy-Meulan et retour, soit 100 kilomètres.

L'arrivée se faisait à Meulan, devant le Ponton du Cercle de la Voile.

C'est à 3 h. 1 m. 49 s. exactement, que *Flore* achève ses 100 kilomètres. Ce canot s'adjuge le superbe challenge offert par M. Marius Dubonnet, *les Vagues*, œuvre de Max Blondat et J. Baffier.

Voici l'ordre d'arrivée :

1. *Flore*, à M. Senat, moteur de 24 chevaux, en 4 h. 31 m. 49 s.; 2. *Musette*, à M. Deguingand 18 chevaux, en 6 h. 17 m. 41 s.; 3. *Narval*, à M. Mallet, 35 chevaux, en 6 h. 18 m. 32 s.; 4. *Alcyon*, à M. Bacon, 12 chevaux, en 6 h. 58 m. 37 s.; 5. *Korrigan*, à M. Leroy, 20 chevaux, en 7 h. 4 m. 27 s.

Le championnat des canots automobiles a été, en somme, une bonne journée pour le sport à pétrole sur l'eau. Les canots ont fait leurs preuves comme engins de promenade et d'agrément. Et ce n'est, certes, là qu'un commencement.

Georges Paramé.

Le *Narval*, à M. Mallet, gagnant de la 5e série des cruisers.

M. Gaudichard, chronométreur, à son poste sur le Ponton de Poissy.

La Musique des Pêcheurs Bondynois qui s'est fait entendre pendant la course.

SPORT NOCTURNE

Sur une des plus grandes places publiques de Paris, la place du Carrousel, existe une piste de courses à pied, ignorée d'un grand nombre de Parisiens. Parfaitement régulière, reconnue par les pouvoirs sportifs, elle présente la curieuse particularité de ne jamais servir qu'entre 9 heures du soir et minuit, où se donnent, tous les jours, de fort curieuses réunions et des séances de sport nocturne. Nous avons essayé ici d'en montrer les principaux aspects à nos lecteurs à l'aide de quelques clichés pris à la factice lumière du magnésium.

Un départ de 100 mètres.
Le départ se fait devant le deuxième candélabre et l'arrivée au guichet des Saints-Pères!

Tous les soirs, à partir du printemps, lorsque sonne l'heure où les enfants sages et les personnes des moins rangées dorment déjà du sommeil du juste, un tableau amusant attire l'attention des habitants de la rive gauche qui traversent la place du Carrousel pour se rendre sur la rive droite. Tandis que la plupart d'entre eux vont goûter dans la lumière des music-halls quelques plaisirs incertains, tout au centre de la place, sur le bitume qui entoure le gravier de l'immense refuge, des jeunes gens en maillots multicolores, dont les teintes variées éclatent sous la lumière des grandes lampes à arc, des jeunes gens marchent, courent, en culotte de course, pieds nus et souliers plats, une sueur froide au front, sérieux, imperturbables, accomplissant sans sourciller le travail d'entraînement quotidien.

Les gens s'arrêtent, étonnés. Les vieux sourient; les fêtards crient : « Ah! les frères! » accompagnant leurs exclamations d'ironiques considérations sur la régénération de la race par le sport aux saines fatigues. Les sages pensent qu'après tout chacun prend son plaisir où il le trouve et que courir ou marcher sur la place du Carrousel vaut autant que d'aller à cent mètres plus loin, à la Comédie-Française, assister à la 700e du *Gendre de M. Poirier*, jouée par les éternelles doublures des chefs de rôles toujours en vacances, ou de s'extasier aux ébats d'un *loopeur* qui ne risque même pas de voir se casser la tête.

Les cracks du Carrousel.
A gauche Janvier, un des champions professionnels.

Le matériel sportif et le bâtiment sont des plus simples. — Il n'y en a pas. — Honni soit qui mal y pense; mais, à partir de 9 heures du soir, à côté de l'avenue de l'Opéra, au centre de Paris, il est un endroit où l'on peut changer de pantalon, de chemise, de souliers en plein air. Quand un coureur a fini ses tours d'entraînement, il enlève son maillot et son soigneur frotte son torse nu.

Sur le bitume de la piste, tous les dix mètres sont indiquées les distances. Pas de barrières, pas de cordes ni poteaux de départ ni d'arrivée. Rien. Tout se passe le plus simplement qu'il est possible. Il y a là quantité de sociétés; il y en a qui ne sont d'aucune société. La Société de Montrouge tient ses assises au nord de la place (côté Rivoli), tandis que le quartier du Club Athlétique Parisien se trouve au sud (côté Seine).

Et les coureurs passent par deux, par quatre, par un, ou par paquet. Il y en a qui font des 100 mètres, d'autres qui font 10 kilomètres. Voici Janvier, qui en vue du record de l'heure, veut abattre à toute allure 5 kilomètres de marche. Thomas, Prévost, Charbonnel, viennent s'entraîner, là aussi.

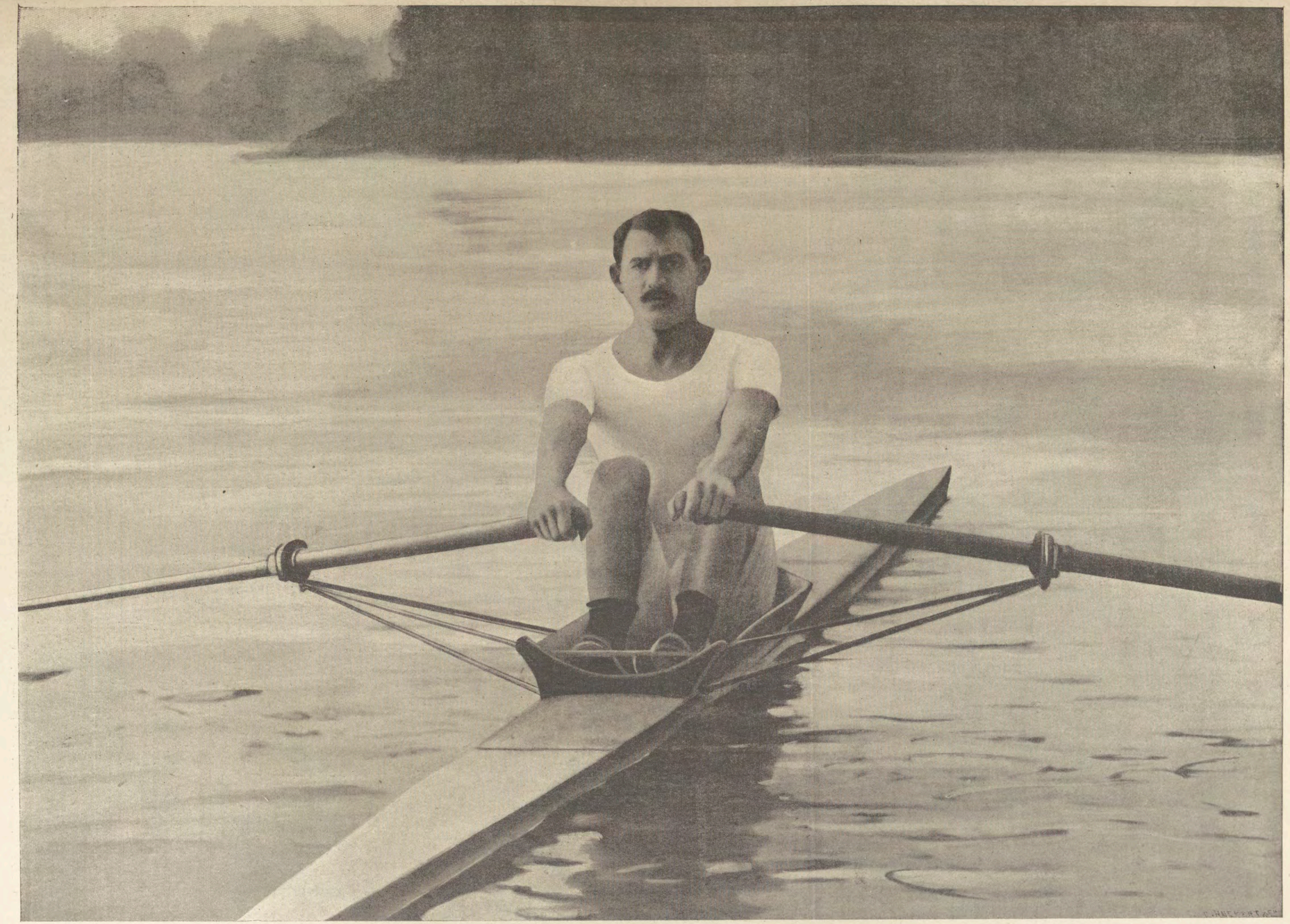
La galerie tout autour augmente de minute en minute. Il y a les passants, les flaneurs du soir, qui font leur petit tour après dîner. Il y a naturellement les vieux habitués, qui connaissent tous les coureurs par leur nom.

Tous ceux-là s'amusent, coureurs et spectateurs, demeurent là jusqu'à minuit, heure à laquelle — les tout petits partis depuis longtemps — les hommes sérieux restent seuls pour terminer leur travail.

ANDRÉ FOUCAULT.

Le quartier des coureurs.
Sous l'Arc de Triomphe de Trajan.

La piste.
Un passage devant le monument de Gambetta.



OCTAVE BOUTTEMY, DU ROWING-CLUB DE PARIS

Cet excellent rameur est actuellement l'un des plus anciens « avirons » qui soient encore à l'entraînement. Champion de France et d'Europe, à huit, en 1894; Champion junior, en skiff, de la Seine et de la Marne en 1899; Champion de France, à quatre, en 1899; Champion de France et d'Europe, en double-sculls, en 1901; Chef de nage des équipes à huit du R. C., gagnantes des matches Rowing-Marne et Paris-Francfort, en 1902, Bouttemy, on le voit, méritait à plus d'un titre de figurer en bonne place dans la Vie au Grand Air.

Le « *bol* »

Comment se pratique le « doping ».

La « *piqûre* »

Il y a nombre de « doping »; la « drogue » qui met du cœur au ventre des chevaux, mais est certainement nuisible à leur santé, s'administre sous forme de breuvage, d'injection, de pilules, voire même de suppositoire. Que nos lecteurs ne croient pas que nous ayons surpris un entraineur en train de doper un cheval, nous avons voulu simplement leur montrer comment on fait une injection et à quelle place en général elle se donne et comment on fait absorber un breuvage, un « bol » à un cheval.

Entraînement ou Doping?

Les entraineurs américains sont les rois du jour; les propriétaires, certains du moins, se disputent ces fameux spécialistes venus d'outre-Atlantique pour, disaient-ils, révolutionner et étonner le « monde des courses »; le fait est que les métamorphoses, en peu de jours, de quelques chevaux qui leur ont été confiés confinent au miracle et sont bien faites pour piquer la curiosité. Quel est donc leur secret? C'est ce que nous allons tâcher d'expliquer.

✣ ✣ ✣

Il y a vingt et quelques années, le baron de Schickler fit venir d'Amérique un entraîneur dont la réputation était grande et qui prétendait que lui seul savait entraîner et faire triompher des chevaux. C'était du « bluff », car ledit Américain n'eut aucun succès en France, et l'on ne parla plus jusqu'à ces dernières années de l'entraînement américain. Mais, lorsque vinrent en France, les Tod Sloan, puis les Reiff, les Milton Henry, les Rigby, et tant d'autres, des entraîneurs américains suivirent leurs compatriotes. C'étaient D. Sloan, frère de Tod; E. Johnson, K. Jones, puis Davis et Donahue.

M. Fishhoff E. Leigh.

E. Leigh et M. Fishhof, l'un des nombreux propriétaires pour lesquels il entraîne.

E. Leigh est le plus en vogue des entraineurs américains; il a actuellement environ 170 chevaux sous sa direction, jamais Willy Carter lui-même n'a atteint ce chiffre. Venu en France pour entrainer les chevaux de M. F. Gardner, Leigh entraine aujourd'hui pour MM Gardner, Fishhof, Marino Clado, A. Prévost, baron Léonino, vicomte de Fontarce, baronne de Forest, R. Mills, H. Letellier, J. Cole.

Quant à Leigh et à Hughes, leur cas n'est pas semblable, car ils étaient entraîneurs particuliers, le premier de M. Gardner, le second de M. W. K. Vanderbilt, et s'ils se sont installés à Chantilly et à Saint-Louis de Poissy, c'est que MM. Gardner et W. K. Vanderbilt ont transporté d'Angleterre ou d'Amérique leurs écuries d'entraînement chez nous.

D'abord on a dit : « Oh! les Américains, ils ont des méthodes spéciales d'entraînement, ils entraînent au chronomètre! » Et l'on a quelque peu souri lorsque l'on a vu sur les Aigles Johnson, armé d'une longue bande de toile, mesurer avant chaque galop les pistes de façon à en connaître exactement la longueur; cependant, point n'est besoin de décamètre d'arpenteur pour connaître très exactement, à cinquante centimètres près, les pistes de Chantilly.

On a dit aussi que les entraîneurs américains donnaient à leurs chevaux des soins spéciaux. Je ne sais s'ils ont des secrets; j'ai visité à peu près toutes les écuries « américaines », je ne me suis jamais aperçu que d'une chose, c'est que les entraîneurs américains étaient beaucoup moins souvent chez eux que leurs collègues anglais.

L'entraîneur Hughes. Le jockey Ransh.

Hughes.

Un modeste, un sérieux et un travailleur toujours aimable et toujours souriant; entraineur particulier de M. W. K. Vanderbilt.

Au point de vue de la nourriture qu'ils donnent à leurs chevaux, les Leigh, les Davis, les Sloan, les Johnson ont les mêmes fournisseurs que les Carter, les Webb, les Ruddock, les Botten ou les Robert. J'ai remarqué qu'ils donnent des fèves ou des féveroles, lesquelles ne passent pas, en général, pour augmenter la vigueur des chevaux, mais pour leur donner un bel aspect. Demandez à nos maquignons s'ils ne « féverolent » pas les chevaux prêts à être mis en vente.

Par contre, ils font un grand usage du sucre, sous forme de tourbe mélassée; j'avoue que je préférerais les tourrages, paille ou foin mélassés.

Mais c'est à nos agronomes et vétérinaires français que revient l'honneur d'avoir démontré les bienfaits de l'alimentation sucrée chez les animaux. M. Chauveau, l'inspecteur général des écoles vétérinaires, professeur au Muséum, a dit, il y a longtemps, que la glucose est l'élément immédiat du travail musculaire, et le glycogène (sucre) celui de la force.

M. Trasbot, qui fut directeur de l'école vétérinaire d'Alfort, a prouvé que le sucre de mélasse facilitait la respiration.

M. Grandeau, l'un des plus éminents agronomes actuels, qui a fait une série d'expériences sur « le sucre dans l'alimentation des animaux », est arrivé à cette conclusion que « c'est le cheval à la ration sucrée qui a accompli le plus fort travail ». Je pourrais citer encore maintes attestations.

W. Davis.

L'entraîneur M. Davis père. Lucien Robert.

W. Davis, le plus jeune des entraîneurs américains.

Davis a sous sa direction les chevaux de MM. le comte de Bresson, L. Merino, J. Ravaut; il possède plusieurs chevaux venus de prix à réclamer et qui firent souvent triompher ses couleurs.

Voici donc un fait acquis : les Américains, qui ont su utiliser les travaux de nos savants français, font absorber à leurs chevaux de la melasse, aliment puissant pour réparer toute dépression musculaire, facilitant la digestion, facilitant la respiration et donnant un pouvoir de résistance considérable.

On ajoute que les Américains sont des hygiénistes qui excellent à sauvegarder le tempérament d'un animal et à reconnaître le travail qui lui est nécessaire.

Je me suis laissé dire aussi que quelques-uns ne manquaient jamais de prendre la température d'un cheval avant de le faire courir : bonne précaution, car un cheval en état de fièvre ne fera rien de bon.

Jusque-là, rien que de très naturel. Mais on a parlé de *doping!* Il est absolument certain que le doping est et a été pratiqué en Amérique; dernièrement encore, l'entraîneur d'une grande écurie dont les couleurs brillent en France

Donahue. Mahieu, qui explique à Donahue que son portrait va paraître dans la *Vie au Grand Air*.

Donahue

L° dernier venu des entraineurs américains; entraine quelques chevaux de MM. E. Fishhof et Vagliano.

K. Jones. Mme Jones.

K. Jones

Placide et calme, il ne faudrait point le déranger pendant que se court une épreuve. Entraine pour MM. le baron Léonino et Oppenheim. Signe particulier: ressemble beaucoup à l'entraineur Campbell.

et en Angleterre s'est vu retirer sa licence pour avoir dopé un cheval — [en Angleterre et en Autriche — car les Jockey-Clubs de ces divers pays ont formellement interdit le doping dont l'influence ne peut être que nuisible sur l'avenir de la race chevaline.

Pour « doper » un cheval, on emploie soit une injection de cocaïne, de strychnine ou même de nitro-glycérine, soit un breuvage à base de noix vomique. Ces substances sont des poisons violents, et que les pharmaciens ne doivent pas délivrer sans une ordonnance de médecin ou de vétérinaire diplômé.

Comment s'en procurent alors ceux qui les emploient? Il faut un doigté merveilleux pour doser un « doping », car telle injection qui donnera à un cheval une augmentation de force musculaire en tuera un autre. Peut-être bien que chez certains entraîneurs américains dont les pensionnaires montrent des alternances de forme vraiment... bizarres, la « piqûre » ou la « petite bouteille » est employée; ce ne sont plus des entraîneurs, mais des charlatans.

Rappelez-vous ce qu'écrivait ici même le vétérinaire Chapard : « La monte américaine est moins nuisible aux chevaux que... l'entraînement américain. » Chapard faisait sans doute allusion au « doping ».

Le « doping » est assez employé dans les courses de résistance; il est peu de chevaux qui, dans le raid ou plutôt la course Bruxelles-Ostende, n'aient été dopés : certains cavaliers ont employé la caféine, mais à l'excitabilité assez considérable, provoquée par cette médication, succède une sorte de raidissement dans les articulations et dans les membres, si elle est absorbée; sous forme d'injection hypodermique, la caféine a moins d'inconvénients; l'éther est préférable. Je me souviens qu'à Thourout, petit village situé à 20 kilomètres d'Ostende, la jument Edith au lieutenant Meynard, du 7e dragons, arriva épuisée; elle tomba sur le bord de la route et semblait définitivement hors de course; sur une injection d'éther elle se releva et parvint sans difficulté à couvrir les 20 derniers kilomètres; le lendemain, Edith semblait revenue à son état normal. Je ne crois pas que pour le cheval de course on emploie les médicaments classés dans la catégorie des reconstituants, tels que la kola ou l'acide arsénieux : l'effet n'est pas assez rapide, mais ceux classés dans la catégorie des excitants vitaux, tels que la caféine ou la strychnine.

Kola ou acide arsénieux, à la dose de 1 gramme par jour, produiraient un excellent effet pour la prolongation du travail musculaire, la diminution de l'essoufflement et de l'effort, mais pas d'une semaine à l'autre; il faudrait prolonger le traitement.

La strychnine exerce plus particulièrement son action sur la motilité, la sensibilité et le système nerveux : il ne faut en user qu'avec une extrême prudence et en étudier le dosage suivant les sujets.

L'ancien vétérinaire des haras, Gayot, mort il y a un an ou deux, recommande dans un de ses ouvrages de ne pas dépasser la dose de 1 centigramme d'arséniate de strychnine (10 granules dosimétriques) qu'on administre pendant 10 ou 12 jours. On fait prendre ces granules en deux fois, un quart d'heure avant les repas du matin et du soir. Là encore les effets ne sont pas immédiats; ce serait en quelque sorte un « doping » légal. Gayot affirme dans ce même ouvrage que Fitz Roya n'aurait remporté le Grand Prix de Paris en 1890 que parce que le baron de Schickler, son propriétaire, lui aurait fait absorber des granules d'arséniate de strychnine.

Ce n'est point la méthode américaine qui exige un résultat presque immédiat.

Pourquoi ne trouverait-on pas un « doping » qui, au lieu d'être nuisible à la santé des chevaux, serait au contraire une drogue bienfaisante?

Il existe un vieux médicament, — oh! ce n'est point une réclame! car, inscrit au *Codex officiel*, il est dans le domaine public, et tout le monde peut le préparer librement, — c'est le pyrophosphate de fer et de soude, qui fut autrefois employé avec succès par Trousseau dans la guérison de l'anémie. Ce sel double, cristallisé, est un tonique reconstituant de tout premier ordre, il se dissout facilement dans l'eau et est en tous les cas inoffensif; il n'a pas les inconvénients de la cocaïne ou de la noix vomique.

Un de mes amis, grand éleveur en Normandie, en a donné à ses poulains, et il s'en est admirablement trouvé : ceux qui ont absorbé leurs 15 centigrammes de pyrophosphate de fer et de soude chaque jour pendant deux mois sont devenus beaucoup plus vigoureux que les autres.

M. Pierre Mégnin a employé avec succès ce « doping », pour redonner de la vigueur à des chiens fatigués pendant la saison de la chasse, là encore, excellent résultat.

Pourquoi les pur sang — dont le métier est certes fatigant — ne s'en trouveraient-ils pas bien? En tous les cas, c'est à essayer, d'autant que 100 grammes de ce sel coûtent tout juste 1 fr. 40 et que la dose pour un cheval serait de 20 à 25 centigrammes par jour.

Mahieu. Une figure bien connue des habitués du pesage. D Sloan.

D. Sloan.

Frère du jockey Tod Sloan, entraina pendant quelque temps pour M. de Soukozanette, a sous sa direction des chevaux à MM. André Prevost, T. P. Thorne, etc.; ne point le confondre avec Ch. Jones, l'entraineur actuel de M. de Soukozanette.

Personne ne me fera croire que Leigh ou Davis soient des magiciens ou des prestidigitateurs.

J'ai présenté Davis aux lecteurs de la *Vie au Grand Air*; ils savent ce qu'a été le jeune entraîneur du comte de Bresson et de M. Merino avant de s'établir à Maisons-Laffitte.

Quant à Leigh, on dit qu'il entraîna des trotteurs en Amérique, il fut en tous les cas jockey-entraîneur et propriétaire de l'autre côté de l'Atlantique.

Lorsqu'il quitta son pays natal en 1900, ce fut pour prendre la direction de l'écurie que venait de créer M. F. Gardner; quand ce propriétaire décida de faire courir en France, il emmena avec lui son habile entraîneur.

Mais, fait curieux et à noter, pas plus lui que Davis n'avaient entraîné en obstacles avant de venir en France, et je n'ai pas besoin de rappeler leurs succès à Auteuil, Enghien et Saint-Ouen.

Les anciens du turf ne savent plus à quel saint se vouer; tel cheval qui n'a rien fait dans une épreuve facile avec des concurrents de second ordre, deux ou trois jours après, se promène devant des chevaux qui lui sont supérieurs de classe! Le fait est que...

Tous les propriétaires veulent Leigh, cependant il est des chevaux avec lesquels il n'a pas mieux réussi que d'autres, témoin Manuscrit dont la méthode américaine n'est pas parvenue à changer le rogneux caractère; chez Storr il se dérobait au bull-finsh à Auteuil, chez Leigh il a fait la même chose...

PAUL MÉGNIN.

E. Johnson. L entraineur. Mme Johnson.

E. Johnson, le premier des entraineurs américains qui vint s'installer à Chantilly.

Fut pendant deux ans entraineur particulier du Comte Le Marois, s'est établi depuis peu entraineur public. Entraine pour le Comte Le Marois et pour M. de Molke.

Le Prix Ragotsky

A MAISONS-LAFFITTE

Dimanche, s'est courue sur la piste de Maisons la dernière importante épreuve avant les débuts des Deux ans et les grandes tournées provinciales. Il avait plu toute la matinée, mais quand les quatorze concurrents du Prix Ragotsky se sont rangés sous les rubans du starting-gate, le soleil a bien voulu faire son apparition.

◆ ◆ ◆

On ne peut que féliciter le handicapeur de la Société Sportive ; les poids du Prix Ragotsky, qui est un handicap limité, étaient si bien attribués que jusqu'au dernier moment la solution est restée incertaine. Il est évident que l'état du terrain très lourd, par suite de cette maudite pluie dont nous avons été gratifiés, dimanche dernier, a dû influencer sur le résultat : Flambeau et Le Souvenir, deux Le Sancy, n'ont pas dû s'en accommoder. La victoire est restée à un cheval honnête, qui sur une distance bien dans ses aptitudes a pu donner entièrement sa mesure. Du reste, sa dernière course derrière Crésus et Alpha était des plus honorables et sa victoire dans les premiers jours du mois dernier à Saint-Cloud sur Biltmore et Théoclès, un titre très sérieux. Le poulain du prince Murat n'a trouvé de résistance que chez deux adversaires : Marigold, qui venait d'assez mal courir dans le Prix du Président de la République, et Affection, qui a fait une excellente course. Les couleurs du sympathique président de la Société des Steeple-chases avaient été assez peu favorisées, cette saison ; leur triomphe dans cette importante épreuve a été très applaudie. C'est aussi pour l'habile Lynham, qui a actuellement la direction de l'écurie du prince Murat, un succès mérité et le gage de victoires futures.

Franc Picard.

La rentrée du vainqueur du prix Ragotsky.
20.000 fr.; 1800 mètres.

Ruy Blas III *par Saint-Damien et Rose Bud, Propriétaire, le prince Murat ; entraineur, Lynham ; jockey, Mac Intyre. Arrivé 1er devant Marigold et Affection.*

L'entraineur Lynham. Le Prince Murat. Mac Intyre.
Après la victoire.
Ruy Blas III *est dessellé par son jockey Mac Intyre.*

Hughes, entraineur de Marigold arrivé 2e.
Pendant le Prix Ragotsky.
Entraineurs et sportsmen devant les tribunes.

Les Concours de la "VIE AU GRAND AIR"

Résultats du Concours N° 2

LA COURSE DU TOUR DE FRANCE

Notre concours sur la *Course Cycliste du Tour de France* n'a pas obtenu moins de succès que nos précédents sur le Grand Prix de Paris Hippique et sur la Coupe Gordon-Bennett.

Pour notre Concours N° 2, il s'agissait, rappelons-le, de répondre aux deux questions suivantes :

1° *Quels seront dans l'ordre d'arrivée, les trois premiers concurrents de la Course Cycliste du Tour de France* (classement général officiel) ?

2° *Quel sera le temps total du vainqueur de la Course* (temps déclaré officiel par le journal organisateur l'*Auto*) ?

Le classement général officiel de la Course donne :

1er Maurice Garin ; 2e Pothier ; 3e Augereau.

Maurice Garin, le vainqueur de la course, a couvert le parcours en 94 heures 33 minutes.

Il nous a été adressé pour ce concours :

5967 réponses

Avant de passer aux résultats, et sur la demande de plusieurs de nos lecteurs, nous rappelons ci-dessous de quelle façon nous opérons le classement de nos concours.

Tout d'abord, nous affectons à chaque coureur figurant sur les réponses qui nous ont été adressées un chiffre représentant la différence existant entre le classement indiqué et celui qu'il occupe réellement.

C'est ainsi que pour la Course du Tour de France, une réponse donnant par exemple : 1er Maurice Garin, 2e Muller, 3e Pasquier, recevra pour Maurice Garin, qui est effectivement premier, 0 point ; pour Muller, indiqué second, 2 points, puisque dans le classement général il occupe la 4e place ; enfin pour Pasquier, donné 3e, 5 points, puisqu'il est 8e dans le même classement. Soit au total 7 points d'écart.

En cas de *dead-heat*, nous attribuons la meilleure place au concurrent dont le temps se rapproche le plus du temps officiel.

Enfin nous avons affecté 61 points, c'est-à-dire le chiffre des partants dans le Tour de France plus 1, à tout coureur n'ayant pas terminé le parcours. — Nos lecteurs, tous très au courant des choses sportives, n'ignorent pas que ce procédé est celui employé dans le classement des épreuves par équipes.

Ceci dit, passons aux résultats : Sur les 5.967 réponses que nous avons reçues, plusieurs indiquaient dans les trois premiers le coureur Fischer, sans désignation de prénom ou de nationalité nous permettant de savoir s'il s'agissait de Jean ou de Joseph Fischer qui, tous deux, participaient à la course. Ces solutions étant forcément incomplètes, nous nous sommes vus dans l'obligation de les éliminer afin de ne pas favoriser les uns en portant préjudice aux autres.

Le dépouillement des réponses dans les conditions stipulées ci-dessus nous a donné les résultats suivants :

Premier Prix :

M. **Maurice TÉTU**, 3, rue Turbigo, à Paris, qui gagne : Une pelisse de fourrure signée *O. Ström et fils* (valeur **600** francs) et un appareil photographique *Spido-Gaumont* (valeur **350** fr.).

M. Maurice Tétu, nous avait envoyé la réponse suivante :

1er Maurice Garin, en 96 h. 30 m. 2e R. Muller, 3e Pasquier.

Deuxième Prix :

M. **Charles BROUSTE**, 20, rue de Montmorency, à Paris. — Un phonographe « Zénith » de *Girard et Cie* (valeur **345** francs).

Réponse :

1er Maurice Garin, en 96 h. 35 m. 20 s. ; 2e R. Muller ; 3e Pasquier.

Troisième Prix :

M. **César CAILLE**, hôtel de France, à Menton. — Une longue-vue *L. Petit* (valeur **200** francs).

Réponse :

1er Maurice Garin, en 98 h. 1 m. 55 s. ; 2e R. Muller ; 3e Pasquier.

Viennent ensuite dans l'ordre et obtiennent les prix ci-dessous :

M. **Fernand Mée**, 1, rue du Puits-Neuf, à Saumur (Maine-et-Loire). — Un appareil photographique « Le Rêve » de chez *Girard et Cie* (**200** francs).

M. **Baique**, 146, boulevard Montparnasse, à Paris. — Un bronze de chez *Menestrier* (**200** fr.).

M. **Paul Choquet**, 30, boulevard Lafayette, à Paris. — Un phonographe *Columbia* (**125** francs).

M. **G. Turquet**, 14, avenue Carnot, à Saint-Germain-en-Laye (Seine-et-Oise). — Une trousse de voyage *Sormani* (**100** francs).

M. **Tranchant**, 79, rue du Temple, à Paris. — Un phonographe *Columbia* (**125** francs).

M. **Pierre Bloy**, quartier Sainte-Cécile, route de Seysses, à Toulouse. — Un phonographe *Pathé* (**120** francs).

M. **R. Malmenayde**, 205, boulevard Saint-Germain, à Paris. — Une entrée permanente au Vélodrome du *Parc des Princes* (**100** francs).

M. **Robert Coulombié**, 22, rue des Cientat, à Villeneuve-sur-Lot (Lot-et-Gar.). — Une montre *Girard et Cie* (**75** francs).

M. **Camille Defolny**, 2, rue Antoine-Boucher, à Auteuil. — Un sac de voyage *Deraisme* (**50** francs).

M. **G. Toulouse**, 26, rue Rangueil, à Nîmes (Gard). — Une carabine *Excelsior* (**40** francs).

M. **Fernand Pavard**, 16, rue du Pont-Neuf, à Alençon (Orne). — Une carabine *Excelsior*.

M. **Gabriel Hamelin**, 65, rue Rivay, à Levallois-Perret (Seine). — Un exerciser *Charlemont*.

M. **Paul Socquet**, 6, boulevard Richard-Lenoir, Paris. — Une collection *Vie au Grand Air* de 1902.

M. **Kléber**, 9, rue Saint-Florentin, à Paris. — Une loge au *Nouveau-Cirque*.

M. **Pressac**, pharmacie de la Gare, rue de la République, à Orléans. — Un abonnement d'un an à l'*Auto*.

Sont ensuite qualifiés pour le Concours d'honneur, outre les lauréats désignés ci-dessus :

M. Constant Olivier, 79, rue Crozatier, à Paris ; M. Lucien Len, 56, rue de l'Aigle, La Garenne-Colombes ; M. André Albut, 19, boulevard des Ormes, à Rueil (S.-et-O.) ; M. Charles Renard, 14, rue Labruyère, Paris ; M. G. Dubourg, rue Brion, à Langon (Gironde) ; M. Badolle, 24, rue du Lycée, à Roanne (Loire) ; M. Bouteiller, 25, rue de l'Eglise, à Maromme (Seine-Inférieure).

Tous ces concurrents ont entre sept et quatorze points d'écart et ont été classés suivant la réponse à la seconde question.

Quoique notre concours ait été dépouillé avec le plus grand soin, néanmoins, afin de laisser aux réclamations, bien improbables d'ailleurs, le temps de se produire, nous n'enverrons les prix aux lauréats du concours qu'à partir du 1er septembre.

Rappelons que les 25 premiers de chacun de nos 4 Concours sont qualifiés pour un **Concours d'Honneur** dont le premier prix sera une **Voiture automobile Boyer**, 4 places, valeur 6.000 francs, pneumatiques **Continental**.

MAURICE GARIN

DE LONDRES A BRIGHTON SUR UNE BOULE

Voilà un exploit peu banal! Il a été accompli ces jours derniers par une jeune femme anglaise, fort entrainée d'ailleurs à ce genre de sport. — Cette intrépide acrobate a parcouru les 83 kilomètres qui séparent Londres de Brighton en 16 h. 30 m., soit une vitesse moyenne de 5 kilomètres à l'heure environ. Il est à douter que ce nouveau sport rencontre beaucoup d'adeptes, mais la tentative était hardie et méritait d'être signalée.

La Course Paris-Valenciennes

AU DÉPART

Le départ de la course Paris-Valenciennes a été donné à Maisons-Laffitte, à l'entrée de la forêt de Saint-Germain. A gauche, Barroy, un des favoris.

A L'ARRIVÉE

Les trois premiers de Paris-Valenciennes se racontent leur course après l'arrivée. — A droite, Aucouturier 2e; à gauche, Chapperon 3e; derrière Aucouturier, Pagie arrivé 1er.

La course Paris-Valenciennes organisée par notre confrère l'Auto *a été disputée dimanche dernier. — La victoire est revenue à Pagie, un des concurrents du Tour de France, qui a couvert les 250 kilomètres du parcours en 9 h. 4 m. 1 s.*

Le Concours International de Natation à Lyon

Notre confrère le *Lyon Républicain* et l'Union Fédérale des Sociétés Françaises de Natation et de Sauvetage avaient organisé, dimanche dernier, à Lyon, un grand Concours International de Natation. C'est dans un bassin de 250 mètres de long sur 20 de large qu'ont été disputées les différentes épreuves portées au programme du Concours.

Il nous a été donné de voir aux prises nos meilleurs nageurs français, Gondin, Malraison, Malabre avec les plus réputés des spécialistes anglais Greasley et Nuttal. Dans le Critérium de 500 mètres, nos compatriotes ont dû baisser pavillon devant Nuttal et Greasley qui ont fini dans cet ordre avec plus de deux minutes d'avance sur le premier des Français, Malraison, que suivaient Malabre et Gondin.

Indépendamment des courses de vitesse, la réunion comportait d'autres épreuves qui, elles aussi, ont suscité le plus vif intérêt. Signalons les exercices du plongeur sicilien Marinelli, qui a effectué un plongeon de 25 mètres du haut d'une échelle aérienne fournie par les pompiers de la ville.

Le Concours des Ambulanciers a été gagné par la Société française (Courbevoie). Ce concours consistait à transporter et à secourir un noyé que l'on vient de retirer de l'eau et dont on suppose l'asphyxie incomplète et à lui donner tous les soins voulus pour le rappeler à la vie.

Signalons encore le Concours de Sauvetage habillé. Des nageurs plongeaient d'un bateau pour chercher un mannequin coulé à une profondeur de quatre mètres environ. Ils devaient ensuite ramener ce mannequin à la rive tout en nageant. M. Meneveux, de Paris, s'est classé premier.

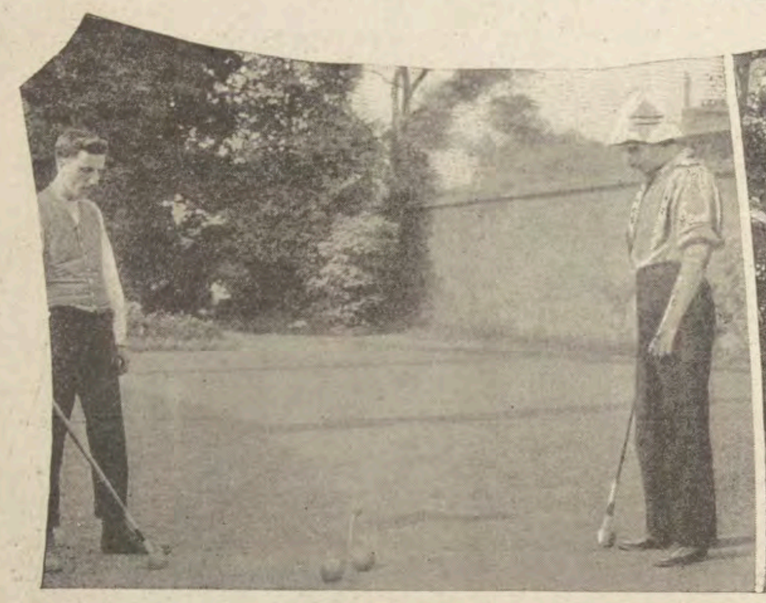
Ainsi donc, non seulement il a été fait dimanche dernier à Lyon, du bon et intéressanl sport, mais encore du sport utile. Souhaitons la réédition de ces épreuves le plus souvent possible.

Le Concours International de Lyon.— Avant le départ de la finale.

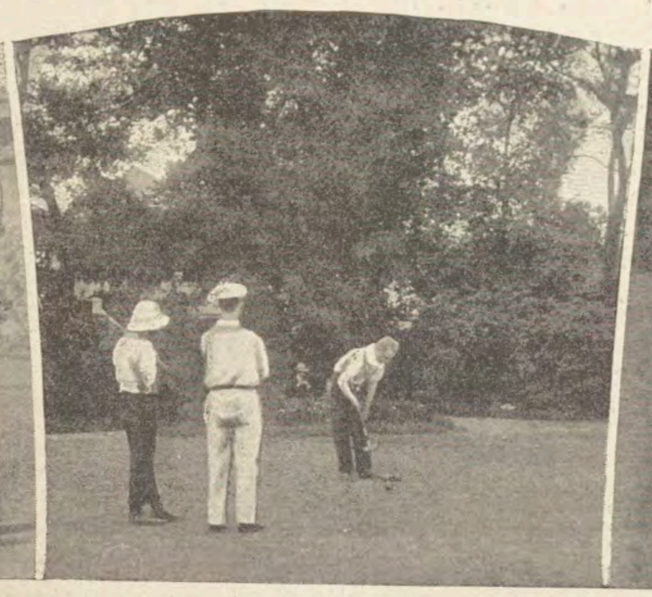
Malraison, du Club athlétique du Sud, arrivé 3e, le 1er Français classé.

L'Anglais Greasley, arrivé 2e, à sa sortie de l'eau.

Le Championnat simple de Croquet



Champion vient de jouer sa boule de telle façon qu'il ne peut toucher celle de son adversaire



Develle va croquer une boule pour passer ses arceaux.

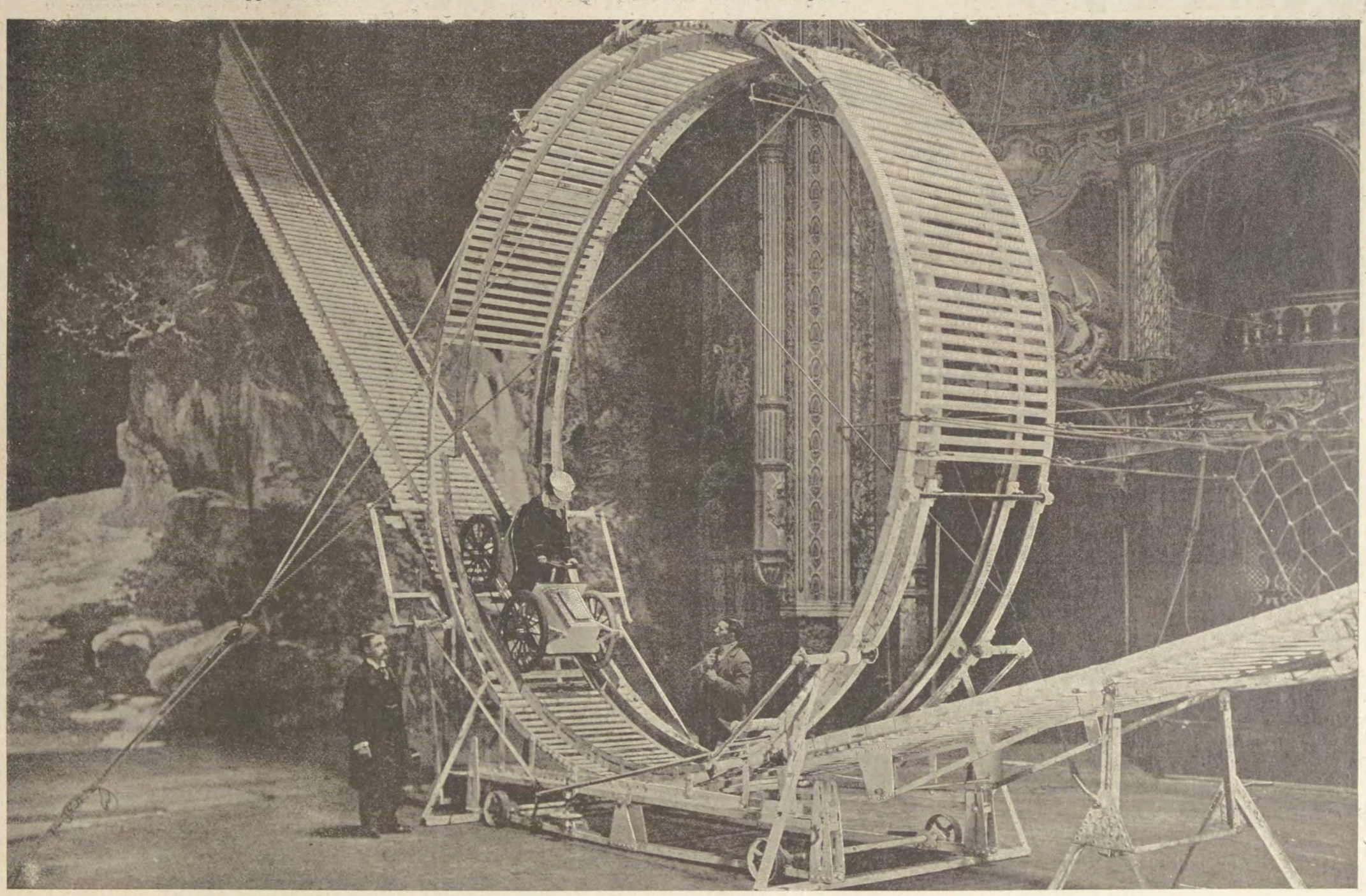
Develle dans la finale. La boule qu'il vient de frapper a été photographiée au vol.

Van der Borght Champion Herbet

Van der Borght recule pour bien déterminer la direction avant de frapper sa boule.

Van der Borght, gagnant du championnat simple dans la finale.
Il vient de placer ses deux boules pour croquer et se relève pour vérifier la position avant de croquer.

Develle, dans la finale, vient de sortir du coin du terrain où l'avait logé Van der Borght.



LE PASSAGE DE LA BOUCLE EN AUTOMOBILE

Ceci ne s'intitule plus du looping, *mais du* hooping. *La jeune personne que nous représentons ci-dessus* hoopes the hoop (*cercle le cercle*) *en automobile. Ce n'est peut-être pas plus difficile qu'en bicyclette, mais l'effet de terreur est un peu plus grand auprès des spectateurs, surtout quand c'est une gracieuse main de femme qui tient le volant.*

L'équipe américaine, gagnante du Concours international de tir de Bisley.

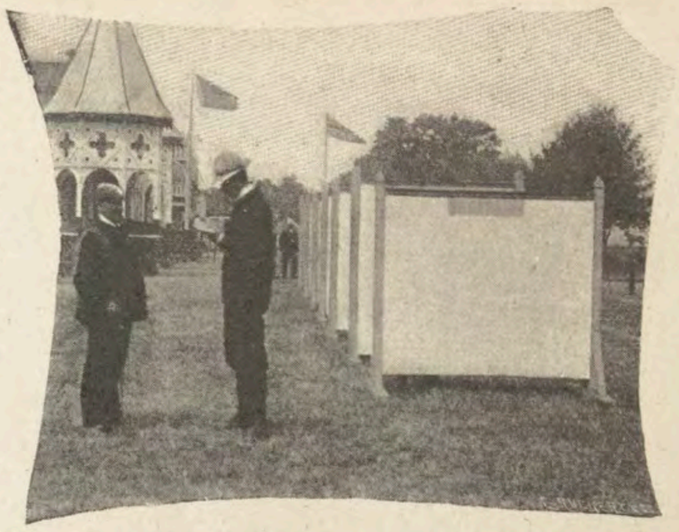
Un Concours de Tir en Angleterre

Le Concours international de tir qui vient de prendre fin près de Londres a reçu la visite d'une quarantaine de tireurs français.

C'était la première fois que nos compatriotes se rendaient à un tir anglais. Ils ont trouvé au camp de Bisley, où avait lieu ce concours, un accueil charmant, et il y a tout lieu de croire que les poignées de mains qui ont été échangées en cette circonstance contribueront à affermir l'entente cordiale *et serviront la cause de la Paix.*

◓ ◓ ◓

Nos champions — qui n'ont malheureusement pas brillé au point de vue sportif — ont aussi rencontré à Bisley des Américains, des Canadiens, des Norvégiens, des tireurs du Natal et des Australiens. Tous ont cordialement fraternisé.



Deux tireurs français à Bisley : le comte de Boigne et M. Paul Lefèvre.

L'épreuve sensationnelle du concours était le tir du Palma Trophy. Ce trophee avait été conquis en 1902, à Ottowa (Amérique), par les Anglais. Aussi les Américains avaient-ils à cœur de le reprendre; grâce à une préparation sérieuse et rationnelle, ils y ont réussi. Chaque nation était représentée par huit tireurs, qui tiraient chacun quinze balles à 800 yards, quinze balles à 900 yards et quinze balles à 1000 yards.

Les délégués français étaient : MM. Lardin, Violet, Fouconnier, Mérillon, de Boigne, Paroche, Lecoq et Py.

Voici les résultats : Etats-Unis, 1.570 points; Angleterre, 1.555 points; Canada, 1.518 points; Australie, 1.501 points; Natal, 1.399 points; Norvège, 1.241 points; France, 1.230 points. Il faut remarquer que les Français ne sont pas habitués à tirer à d'aussi grandes distances. PAUL MANOURY.

Le Siège social de la "National Rifle Association" au camp de Bisley.

Le camp de Bisley, où vient de se disputer le grand Concours international de tir.

Les Concours de la "VIE AU GRAND AIR"

Concours N° 4

(Course pédestre de Marathon).

Pour ce concours, les concurrents auront à répondre aux deux questions suivantes :

1° ***Quels seront, dans l'ordre d'arrivée, les trois premiers concurrents de la Course pédestre de Marathon*** (professionnels)?

2° ***Quel sera le temps de l'épreuve*** (temps déclaré officiel par le journal organisateur le *Vélo*)?

Le gagnant sera celui dont la réponse à la première question se rapprochera le plus du classement officiel.

En cas d'égalité entre deux concurrents, le classement se fera par les réponses à la seconde question.

C'est pourquoi, il sera utile de donner les temps en minutes, secondes et cinquièmes de seconde, afin d'éviter les dead-heat.

A titre de renseignement, le record pour l'épreuve de Marathon est de 2 h. 26 m. par Champion.

On trouvera dans le *Vélo* de cette semaine le nom des engagés et les renseignements permettant d'établir des pronostics.

Les prix attribués à ce concours sont :

PREMIER PRIX :

Une Motocyclette *Pécourt*.

(Valeur : 1.000 fr.)

DEUXIÈME PRIX :

Une Bicyclette " Primo " de *P. Gourt*.

(Valeur : 300 fr.)

TROISIÈME PRIX :

Un Physiographe, jumelle photographique.

(Valeur : 225 fr.)

AUTRES PRIX :

Un chrono-tachimètre *Ernest Tissot* (valeur 180 fr.);

Motocyclette Pécourt
OFFERTE COMME PREMIER PRIX
Valeur : 1,000 francs.

Un appareil « Photo-sac à main » de *Ch. Mendel* (175 fr.);
Une montre-chrono de *Girard et Cie* (150 fr.);
Un phonographe *Columbia* (125 fr.);
Une montre *Girard et Cie* (105 fr.);
Un phonographe *Columbia* (125 fr.);
Un revolver de chez *Flobert* (70 fr.);
Un vêtement cycliste imperméable *Paillaud* et *Marié* (55 fr.);
Une trousse automobile *Tiersot* (50 fr.);
Une carabine *Excelsior* (40 fr.);
Une loge au *Nouveau-Cirque*;
Un exerciser *Charlemont*;
Une collection *V. G. A.* de 1902;
Une carabine *Excelsior*;
Un abonnement de 6 mois à l'*Auto*.

Le concours sera clos le samedi 1er août. Les réponses portant la date de la poste du 1er août seront admises à concourir.

En outre, les 25 PREMIERS de chaque concours seront qualifiés pour un

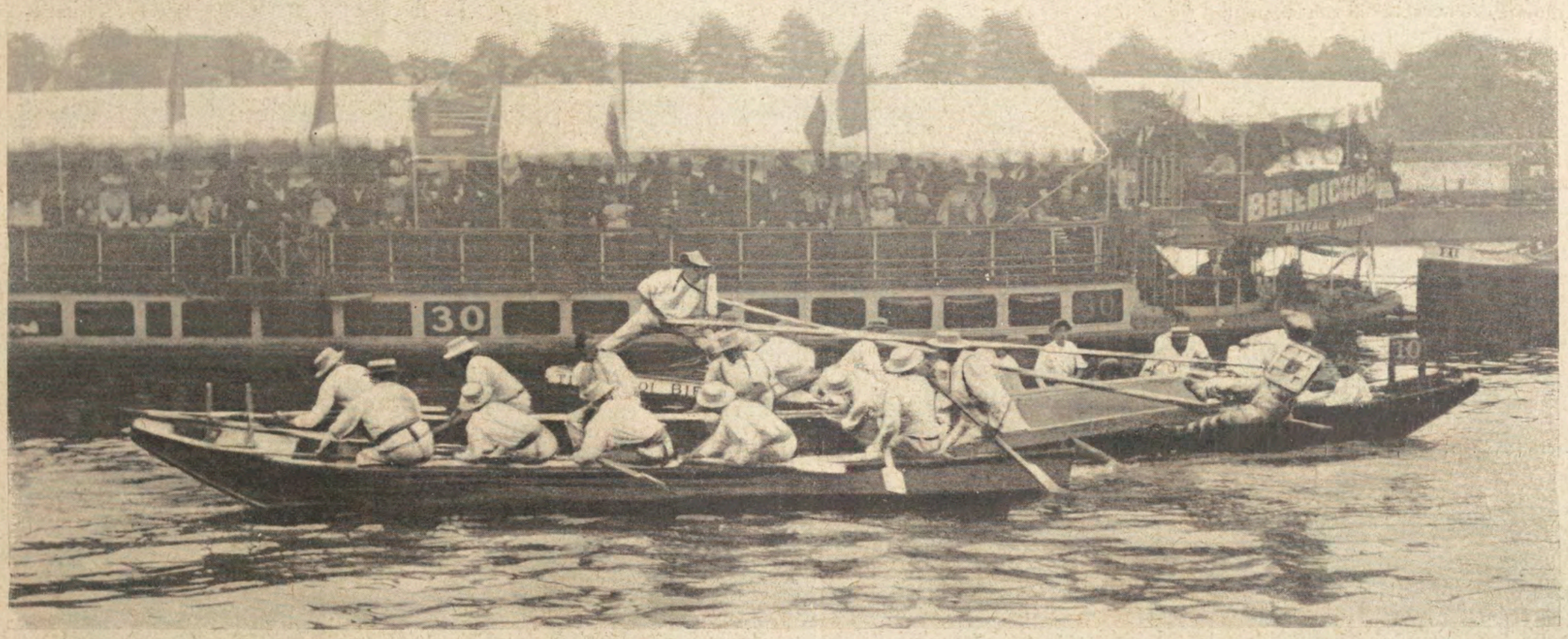
CONCOURS D'HONNEUR

dont le premier prix sera **Une Voiture Automobile Boyer**, 4 places, valeur 6.000 fr. Pneumatiques **Continental**. Ce concours est ouvert à tous, ABONNÉS ou LECTEURS.

Rappelons que, pour prendre part à ce concours, les abonnés devront joindre à leur solution la bande d'abonnement; les acheteurs au numéro devront joindre à chaque solution **trois bons détachés de trois numéros de dates différentes** de la *Vie au Grand Air*. Bien spécifier, sur l'enveloppe contenant le concours et les 3 bons, le numéro du concours auquel l'abonné ou le lecteur prend part.

LES EDITEURS.

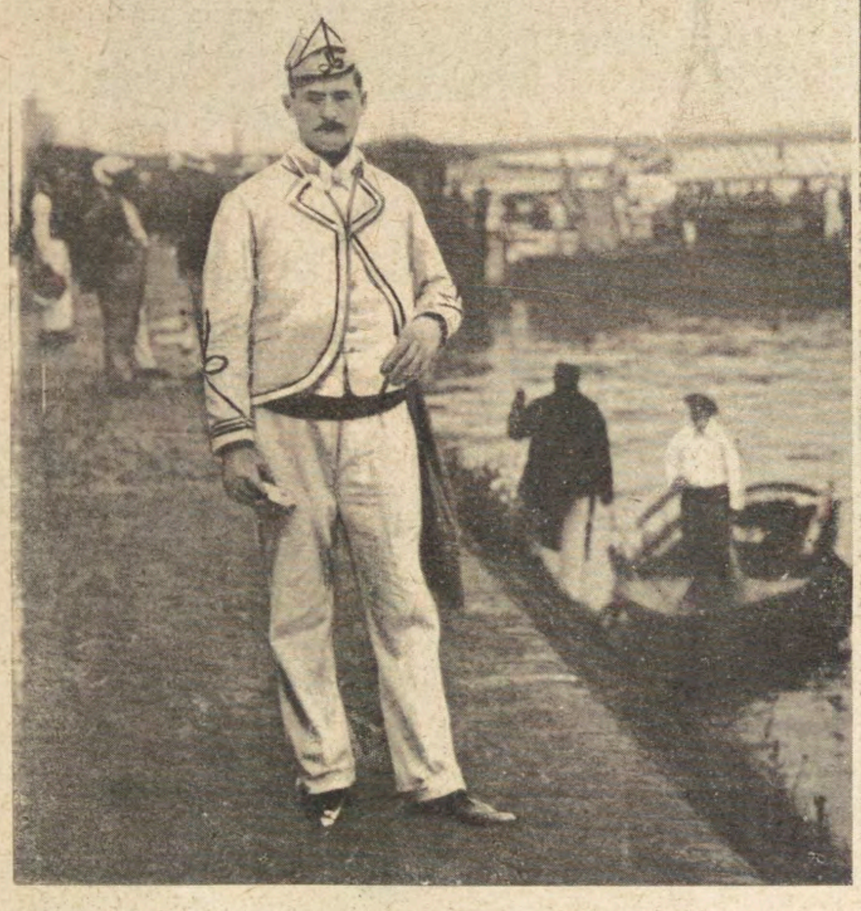
Le Championnat de France de Joutes à la lance



Bouchardon. Laurençon.

La finale du Championnat. — Laurençon, champion de Paris, contre Bouchardon, de Givors.

Laurençon, qui détenait le titre de champion depuis plusieurs années, a succombé devant son jeune rival non sans que tous les deux aient brisé plusieurs lances.



Un concurrent dans le costume des jouteurs lyonnais de 1807.

Bouchardon.

Le "Roi Sec", Bouchardon, de Givors, champion de France.

Jeudi dernier s'est donnée, dans le Bassin d'Auteuil, la journée annuelle de joutes à la lance, organisée par la Société des Joutes Lyonnaises en présence d'un nombreux public attiré par ce spectacle intéressant et trop rare à Paris. Le champion a été Bouchardon, de Givors.

La Réunion Nodet

Le Racing Club de France a clos, dimanche dernier, sa saison d'été, plus tardivement que de coutume, par une réunion de bienfaisance au profit de la famille nécessiteuse d'un coureur amateur, Jean Nodet, décédé il y a un mois. Le mauvais temps a malheureusement nui à la recette escomptée.

◓ ◓ ◓

Il est vraiment déplorable qu'une matinée atrocement pluvieuse, puis les ondées du commencement de l'après-midi aient nui, dimanche dernier, au succès financier de la réunion de charité organisée à la Croix-Catelan, par la Commission de courses à pied du Racing Club de France, à l'intention de la famille du regretté coureur de fond, Jean Nodet, de la Jeunesse Sportive Bondynoise, qui succomba brusquement, il y a un mois, laissant dans une gêne atroce une nombreuse famille dont il était le soutien. C'est à peine si une dizaine de louis — produit des engagements, des entrées et de la vente du programme — ont été réunis. A quel résultat n'aurait-on pas abouti si le soleil, qui — cruelle ironie — brilla gaiement dès le départ de la première épreuve, avait bien voulu se montrer à temps!

Si le public n'a pas afflué, par contre les nombreux coureurs inscrits ont courageusement affronté les ondées menaçantes, participant à peu près tous à un programme ingénieusement compris, dont les clous furent le 600 mètres réservé aux vétérans et les deux courses de relais.

Dès trente ans on devient « ancêtre » en sports athlétiques. Il y eut, hier, sept de ces retraités de la piste qui parurent éprouver un réel plaisir à revêtir à nouveau le maillot de leur club et à fouler une fois de plus la piste parfaite du Bois de Boulogne. Il faut rappeler les noms de ces dévoués. C'étaient : Genet (R.C.F., 45), Marchais (R.C.F., 25), Pons (S.A.M., 55), Meïers (R.C.F., 55), Goury (R.C.F., 30), Breton (C.S.A., 55) et Maertens (U.A.I, 65). Les chiffres sont ceux du handicap et naturellement pas ceux de l'âge. Tous gens graves et sérieux, moustachus, certains même déjà déplumés. Ils s'élancèrent à bonne allure, Maertens, le limitman, menant, puis laissant passer Pons pour reprendre le commandement à mi-parcours. Pourtant, dans la ligne droite, il dut résister à une attaque de Meïers et ne gagna que d'un mètre avec une certaine difficulté. Inutile d'ajouter que la victoire de notre aimable confrère de l'*Auto*, spécialiste du cross-country, mais qui ne se doutait peut-être pas de sa pointe de vitesse — 600 mètres en 1 m. 30 s. 4/10 — a été sympathiquement accueillie. Il était, d'ailleurs, vétéran des vétérans avec trente-quatre ans.

Paraskevopoulos, du Racing-Club de France, lançant le poids à 12 m. 61.

Mais le gros succès est allé sans conteste aux deux courses de relais, où le Racing Club de France, riche en hommes, a remporté un double succès plutôt prévu. On sait comment ces épreuves se disputent. Dans le 1.500 mètres plat, les équipes devaient échelonner leurs trois hommes suivant leurs aptitudes au départ, à 800 mètres et à 200 mètres, le troisième coureur ayant 500 mètres à couvrir. Au départ, le représentant de chaque équipe recevait un petit drapeau qu'il repassait au bout de 800 mètres au coureur qui l'attendait et ainsi de suite. Et le premier arrivant donnait la victoire aux siens.

La course fut amusante. Dès la première étape, la supériorité des représentants du R.C.F., Chastanié, et Filliatre, leur permet de prendre une forte avance sur les représentants de l'Association Sportive Internationale, de l'Union Sportive Parisienne et du Vélo Rambolitain. Finalement, Soalhat battit de peu sur les derniers 500 mètres son camarade Bellin du Coteau.

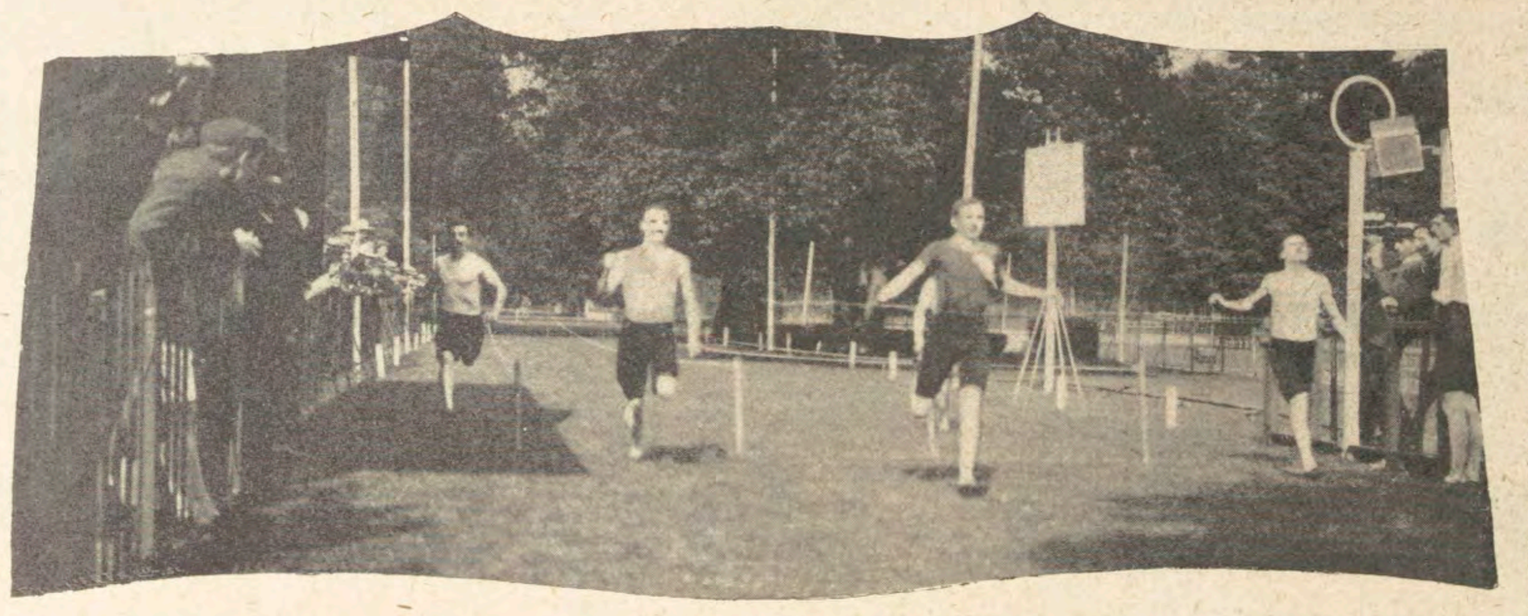
Le succès fut peut-être plus vif encore pour le steeple où quelques baignades égaient toujours spectateurs et camarades. Elles n'ont pourtant pas été nombreuses, cette fois. C'est encore Soalhat qui a gagné individuellement, les trois équipes du club doyen terminant de loin devant le Vélo Rambolitain et le Metropolitan Club. Cette fois, les relais étaient facultatifs, les coureurs se remplaçant à leur fantaisie. La physionomie de l'épreuve y a encore gagné en pittoresque et il est seulement regrettable que les trois équipes du Racing n'aient pu se mieux distinguer entre elles. N'importe, même ainsi, le spectacle a vivement intéressé. C'est mieux que du sport gai, presque du sport pur et on reverra certainement d'autres courses par relais.

Après la distribution de beaux et nombreux prix, on espérait la mise à bas du nouveau record du poids établi par Scrépel, le dimanche précédent à Roubaix, avec 12 m. 32. Hélas! Paraskevopoulos a échoué dans sa tentative tout en la réussissant brillamment. Je m'explique : il a battu à plusieurs reprises le récent record, atteignant même en quelques essais la distance magnifique de 12 m. 61 au milieu d'un compréhensible enthousiasme. Mais quelques heures plus tard, on apprenait que l'instrument dont on se sert depuis quatre ans, avec lequel ont été disputés les concours de l'Exposition de 1900... ne pesait pas les 7 kil. 250 réglementaires! L'histoire est navrante et montre bien de la légèreté de la part de certains dirigeants du sport pédestre. Insister serait cruel.

F. Fos.

La course de relais (1,500 m.)
A gauche, Bellin du Coteau prend de Tissier, tandis qu'à droite Soalhat relaye Langlais.

L'arrivée de la Course des Vétérans (600 mètres, handicap.)
Maertens gagne devant Meïers et Genet.



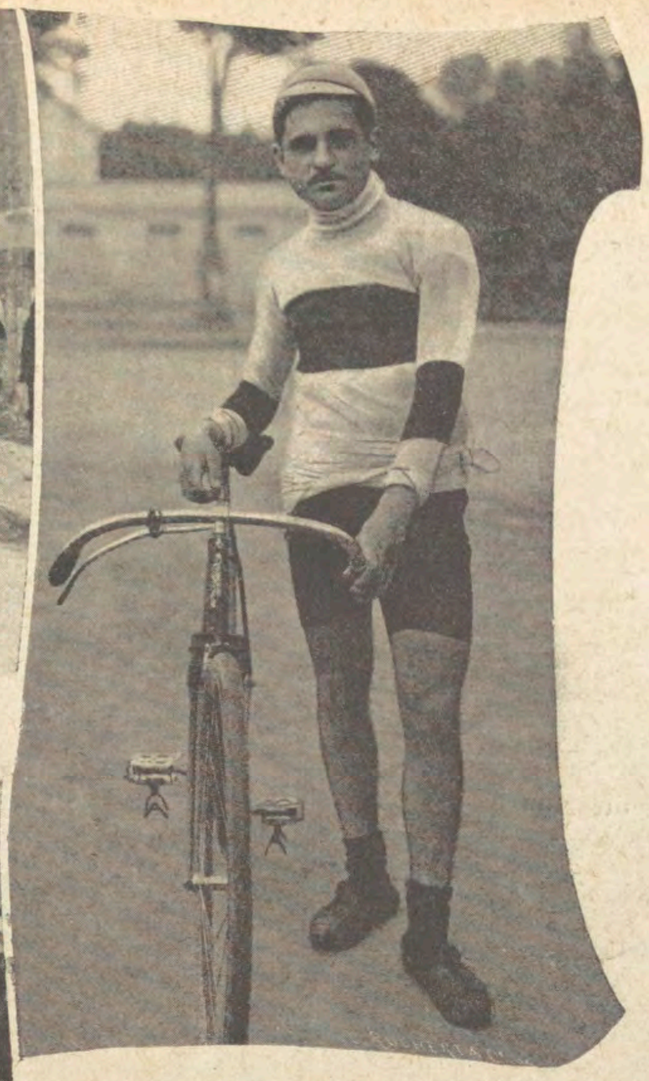
Langlais, 3e. | Ambrun, 1er. | Souquet, 2e.

L'arrivée du 100 mètres handicap.

Rivierre, premier des vétérans en 2 h. 50 m. 7 s.

Le contrôle d'arrivée, sur la route d'Essôme.

L'arrivée du second groupe.



Marcel Cadolle, vainqueur en 2 h. 31 m. 20 s.

La course Paris-Château-Thierry

Dimanche, se disputait pour la huitième fois la course Paris-Château-Thierry. J'en donnai jadis les départs à la Porte Dorée, plus tard ils furent reculés à Joinville, puis à la fourche de Champigny. Cette fois, on partait à la sortie de Villiers. Si cela continue, on partira de Meaux. Malgré la pluie persistante et pressée, 61 concurrents se présentèrent dont 45 furent à l'arrivée, ce qui démontre leur courage et leur dédain des intempéries. Marcel Cadolle gagna en 2 h. 31 m. tandis que Rivierre s'adjugeait la catégorie des vétérans en 2 h. 50 m.

H. de V.

Le Pédestro-Cercle

Nous sommes dotés depuis quelques jours d'un nouveau sport appelé à obtenir le plus vif succès et à acquérir très rapidement un grand nombre d'adeptes. Il s'agit du « Pédestro-Cercle » qui n'est autre chose qu'un jeu de cerceau pratiqué à l'aide du cerceau « Gigantic ».

Ce grand cerceau ne mesure pas moins de cinq mètres de circonférence et s'actionne par le simple frottement d'une rondelle caoutchoutée qui se trouve à l'extrémité du bâton conducteur, ce n'est donc pas tout à fait le jeu de cerceau ordinaire que tout le monde et que nous avons tous plus ou moins pratiqué lors de notre tendre enfance.

La vitesse de ce cerceau « gigantic » devient plus grande selon le contact avec la roulette et ce développement de cinq mètres donne une vitesse telle qu'un coureur à pied peut parfois ne pas le suivre. Le cerceau est en bois courbé et se démonte en six morceaux qui s'ajustent aisément; son poids est de un kilog.

Nous avons assisté dimanche dernier à la première réunion consacrée à ce sport nouveau. C'est entre la Porte de Saint-Mandé et la Porte Dorée qu'ont été disputées les différentes épreuves qui naturellement ont fort attiré la curiosité des passants. Masson, qui semble être déjà un spécialiste de ce sport naissant, a brillamment enlevé la plupart des courses.

Enfin, disons pour terminer que ce sport peut également se pratiquer à bicyclette. A quand les courses Cyclo-Cercle? Ne désespérons pas, nous les aurons!

G. B.

Un concurrent au départ.

Le cerceau se compose de six morceaux et se monte comme une canne à pêche.

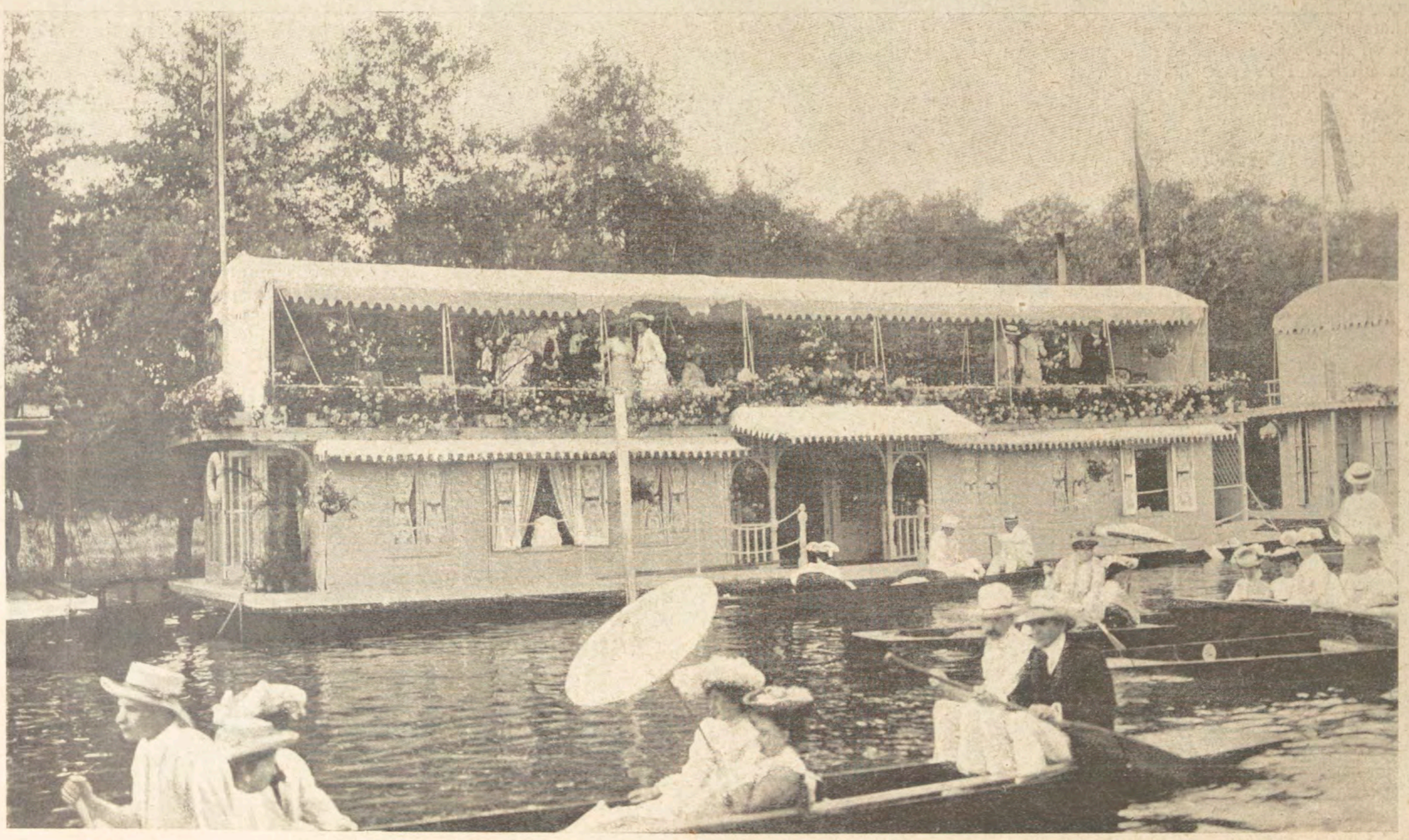
La façon de conduire le cerceau.

Ce sport peut également se pratiquer à bicyclette, mais il demande un peu plus d'adresse.

La Coupe du Roi Edouard VII

(Cliché C. H. Park).
Jarvis (Angl.) 1er Halmay (Hongr.) 3e Curwen (Angl.) 2e Wilson (Canad.) Cuyper (Franç.) Clevenot (Franç.) Erikson (Suéd.) Norelius (Suéd.)

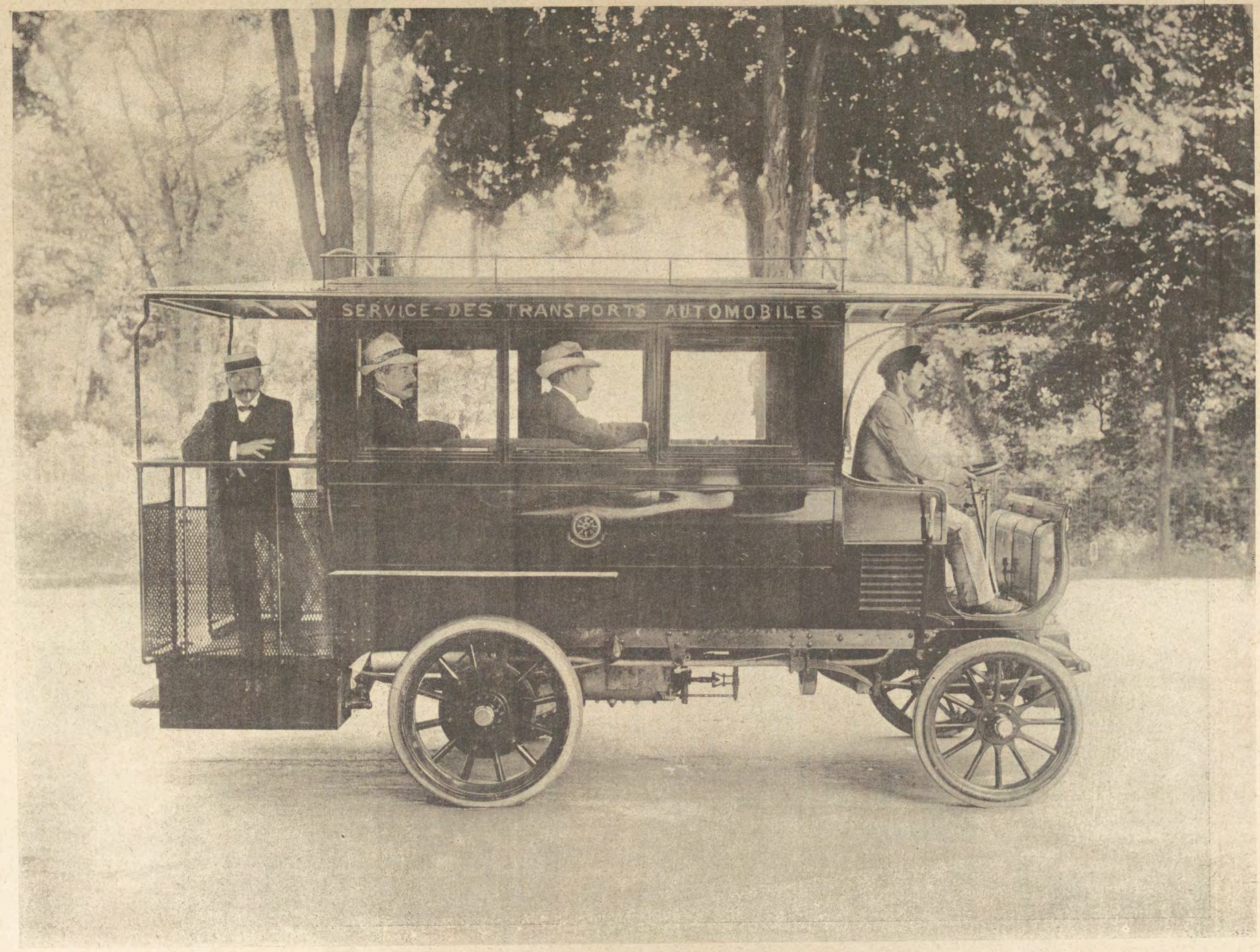
La semaine dernière, se disputait à Londres un match international de natation doté d'une superbe coupe, offerte par le roi Edouard VII et auquel le roi et la reine elle-même assistaient. Le vainqueur a été Jarvis.



(Cliché Argent Archer)

UN COIN DE LA TAMISE, A HENLEY, PENDANT LES RÉGATES

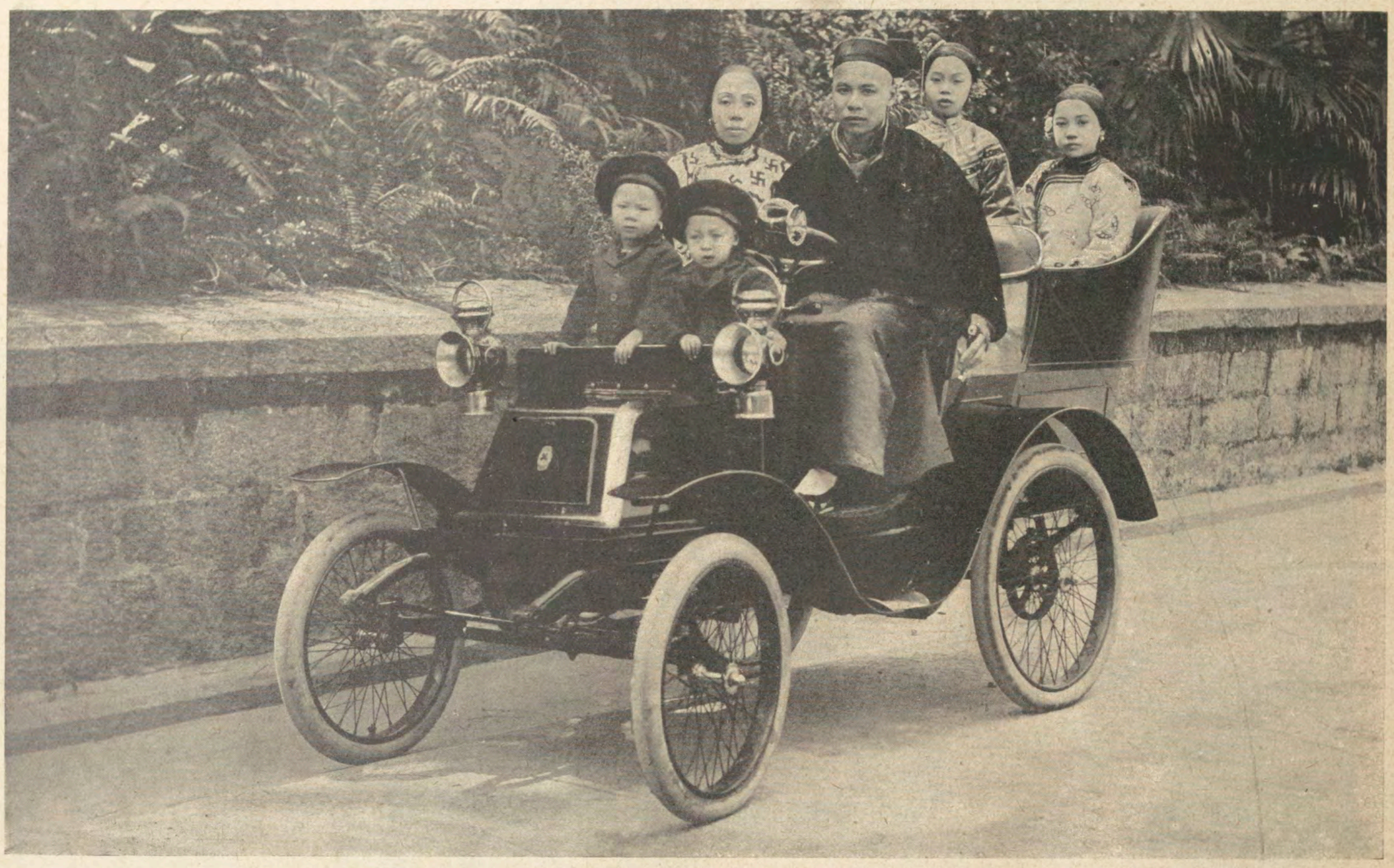
C'est un spectacle très curieux et dont on n'a aucune idée en France, que celui que présente la Tamise pendant les régates de Henley. Toute une population passe littéralement sur l'eau les sept jours de cette semaine sportive. Et pendant que skiffs, baladeuses et canoes de toutes sortes se croisent sur les eaux tranquilles, toute une flottille de house-boats, véritables villas flottantes, s'échelonne le long de la rive ombragée. Celle que représente notre photographie est le Souvenir, *au capitaine Dewil Brown.*



L'OMNIBUS A PÉTROLE *DE DION-BOUTON*

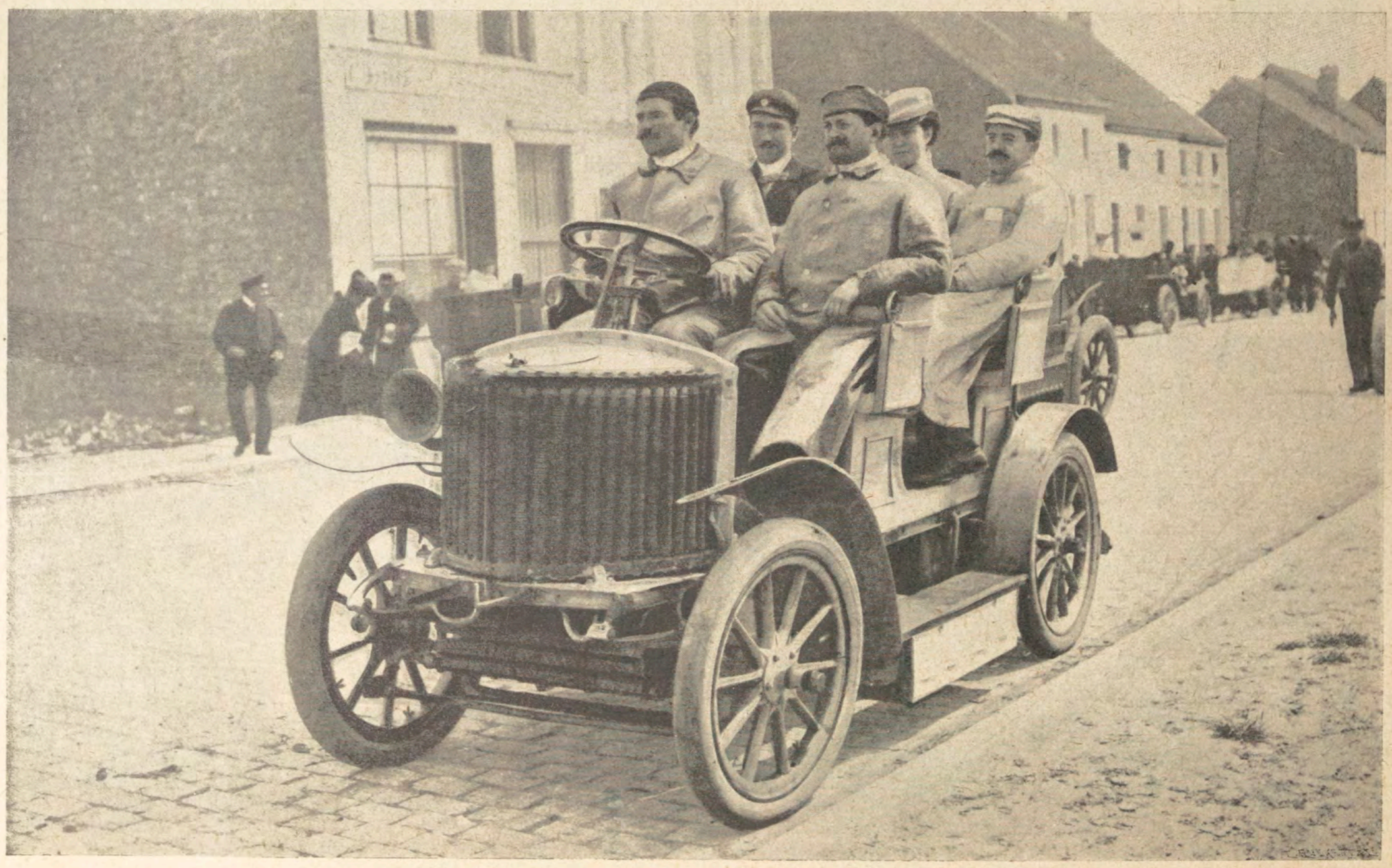
Cet omnibus — léger, autant que faire se peut — ne pèse que 1.800 kilos. Il est mû par un moteur de 15 chevaux, à deux cylindres et contient quatorze places. Le changement de vitesse comporte trois vitesses correspondant à 23, 15 et 9 kilomètres à l'heure. Son emploi est tout indiqué dans les services publics, correspondances de chemins de fer et autres, omnibus d'hôtels et de stations balnéaires, omnibus de chasse, de grandes promenades. Enfin son prix est facilement amortissable, 13.000 francs sont vite récupérés en pareille circonstance.

LE " LIVRE D'OR " DE L'INDUSTRIE AUTOMOBILE



LA VOITURETTE *GEORGES RICHARD*, MUNIE DE PNEUMATIQUES *MICHELIN*, EN CHINE

La voiturette que représente la photographie ci-dessus a été livrée par les établissements Georges Richard à M. Chan Lye Mine, attaché d'ambassade. C'est lui-même qui promène sa gentille famille dans les rues de Hong-Kong.



M. CAILLOIS SUR SA VOITURE A VAPEUR *GARDNER-SERPOLLET*, MUNIE DE PNEUMATIQUES *MICHELIN*

Vainqueur de la course de 5 kilomètres en 3 minutes, 35 secondes 3/5, à Ostende, battant toutes les voitures à pétrole.

AUTOUR DES SPORTS

TIR, GYMNASTIQUE, TAUROMACHIE, ALPINISME, ETC.

Nous informons les organisateurs de manifestations sportives concernant les sports, tels que le tir, la gymnastique, l'alpinisme, la colombophilie, la tauromachie, les jeux régionaux et locaux, la chasse, la pêche, etc., que nous comptons donner une certaine extension à ces sports dans nos colonnes.

Que l'on nous adresse donc de jolies photographies sur ces sujets si intéressants, que l'on y joigne quelques mots d'explication et une légende détaillée, et on fera plaisir à la Vie au Grand Air *tout en rendant service aux sports et en touchant le prix du dérangement (voir plus bas notre tarif).*

UNE ÉCURIE QUI DISPARAIT

Après le doyen du turf, M. Delamarre, voici M. G. Ledat qui liquide son écurie. Nous ne verrons plus sur nos hippodromes la casaque rayée noir et blanc. M. G. Ledat avait débuté en 1875 avec un demi-sang, May First, qu'il avait acheté à M. Forcinal et avec lequel il gagna une course de haies, battant Maubourguet qui devait, en 1881, gagner le Grand Steeple-chase de Paris.

En 1886, M. Ledat occupait le 8e rang sur la liste des propriétaires gagnants avec une somme de 86.131 francs. Patachon, qu'il avait acheté à la vente de Jennings, gagna à lui seul 48 000 francs. En 1889, il arrivait en tête de la liste avec un gain de 375.736 francs; cette année-là, son excellent cheval, le Torpilleur, gagna le Grand Steeple et Saint-Claude, le Prix Wild Monarch. Pendant trois années consécutives, M. G. Ledat occupa cette première place; en 1891 et 1892, il gagna la grande course de haies avec Saint-Claude et Augure. En 1895, il occupa de nouveau le premier rang avec 440.013 francs, dépassant le second, M. R. Lebaudy, de plus de 60.000 francs : Charlatan, Voilier, Times, Le Butor, Volcan, Staouéli, Victoria, Joigny, Port-Saïd, See Wave, Saladin, Rêve, firent maintes fois triompher ses couleurs.

En 1901, M. G. Ledat n'occupa plus que le 7e rang sur la liste des propriétaires gagnants avec 148.218 francs, et en 1902, le 6e avec 137.678 francs. Cette vaillante et sympathique écurie semblait poursuivie par la guigne depuis quelques années. Presque tous les chevaux de M. Ledat ont été cédés à M. M. Clado, et c'est Leigh (encore lui) qui succédera dans l'entraînement de Fraisier, Spa III, Bastien, Aiglon III, Dam,

M. Ledat, son entraîneur A. Holt et son jockey, H. Holt.

Guéridon, Vieille Moule, Saint-Emilion, Pepère, Madapolam, etc., etc., etc., au brave A. Holt.

AVIS AUX AMATEURS PHOTOGRAPHES

Les innombrables photographes qui nous lisent apprendront avec plaisir que nous avons décidé de rétribuer leurs envois à la Vie au Grand Air *de la façon suivante :*

Les photographies insérées seront payées sur le prix de 20 francs la page. C'est-à-dire que, sans nous inquiéter du format de la photographie envoyée par le lecteur, nous lui paierons **20 francs** *si nous avons fait une page avec sa photo,* **10 francs** *si nous ne l'avons utilisée que pour une 1/2 page et* **5 francs** *pour un 1/4 de page; le prix de 5 fr. sera le prix minimum, sauf pour les photographies insérées dans la rubrique « Autour des Sports » qui ne seront payées que 2 fr. 50.*

Les photographes sont priés de nous envoyer de préférence les clichés ***en les accompagnant de légendes très explicatives*** *; naturellement, les 13 × 18 sont préférables aux 9 × 12, mais de bons 9 × 12 et même d'excellents 6 1/2 × 9 seront les bienvenus.*

Autre point qui a une grande importance : quand les manifestations sportives ont lieu le dimanche, il est absolument nécessaire que nous ayons les épreuves ou les clichés le dimanche soir — la rédaction de la Vie au Grand Air *passe toutes les nuits du dimanche au lundi à travailler — ou en tout cas le lundi matin avant onze heures au plus tard. Le* ***dernier délai*** *est donc le* ***lundi, onze heures****, pour les photographies devant passer dans le numéro du jeudi suivant.*

LA CONSOLATION MENSUELLE INTERCLUBS F. S. A. F.

La Consolation Mensuelle Interclubs course à pied), organisée par le Club

La Consolation mensuelle interclubs (F.S.A.F) L'arrivée du groupe de tête à la Porte Dorée.

Athlétique du Sud s'est courue dimanche dernier sur le parcours classique de la Porte d'Ivry à la Porte-Dorée et retour. Cette épreuve n'avait pas réuni moins de 90 partants sur 102 engagés, et la victoire est revenue à Peyron, de l'U.A.P., suivi de Blon et Moreau dans l'ordre.

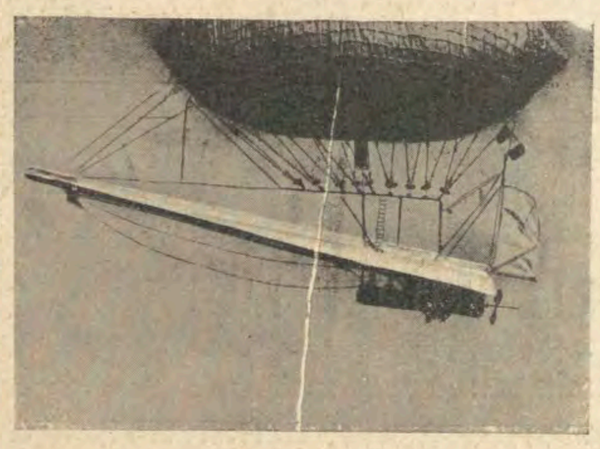
UN NOUVEAU DIRIGEABLE L'AÉRO-DYNAMO-PLANE

« L'aéro-Dynamo-Plane », dont M. Cossard est l'inventeur, est un ballon de forme ovoïde gonflé au gaz hydrogène, avec une nacelle protégée par une sorte de dièdre en aluminium de la longueur du ballon et ayant une largeur suffisante pour abriter la nacelle.

Les deux plans de ce dièdre sont construits de telle façon que dans l'atterrissage l'air puisse s'engouffrer dans l'angle.

Le dièdre est suspendu à la partie gonflée (ballon) au moyen d'un cadre relié au filet. La nacelle est assujettie sous le dièdre, où elle est logée sur un bâti métallique qui porte sur le cadre central. — Un jeu de poulies à gorges avec contrepoids a été ménagé dans le but de faire prendre des inclinaisons à tout l'appareil.

Trois hélices, une à l'arrière et les deux placées de chaque côté, aux flancs de la nacelle — actionnées par un moteur à pétrole



L'Aéro-Dynamo-Plane.

placé également dans la nacelle — assurent le fonctionnement des hélices et la propulsion.

Les hélices placées aux flancs de la nacelle concourent, avec la voile servant de barre de direction, à la marche en avant, aux évolutions et à la lutte contre les courants.

L'ensemble de ce dirigeable forme un corps très homogène.

UN CHIFFRE ÉDIFIANT

On lit dans l'*Auto* :

Les éditeurs Pierre Lafitte et Cie qui publient avec tant de succès Femina *(105.000 exemplaires),* Musica *(48.000 exemplaires) et la* Vie au Grand Air, *viennent de faire constater par Me Mermilliod, huissier, 135, rue Montmartre, la moyenne du tirage de la* Vie au Grand Air *depuis le 30 mai jusqu'au 3 juillet 1903.*

Nous disons « la moyenne », car faire constater le tirage d'un numéro isolé d'une publication ne signifie pas grand'chose, tandis que la moyenne du tirage pendant plusieurs mois est une preuve irréfutable du succès du journal et de la régularité de sa vente.

Or, Me Mermilliod a constaté que cette moyenne, du 30 mai à ce jour, est de 46.500 exemplaires par numéro. La Vie au Grand Air *tient donc, et de loin, la tête de tous les journaux illustrés hebdomadaires, aussi bien sportifs que non sportifs. Ce chiffre de 46.500 de moyenne est même tellement supérieur à celui des autres périodiques sportifs illustrés, qu'il serait inutile et peu aimable, de la part des éditeurs, de le souligner avec insistance.*

Ajoutons que les éditeurs Pierre Lafitte et Cie nous informent qu'ils s'engagent à verser 50.000 francs à la Caisse de l'Assistance publique, si quelqu'un peut prouver que ce chiffre de 46.500 de moyenne n'est pas rigoureusement exact; et afin de prouver que cette promesse n'est pas une promesse en l'air, les éditeurs de la Vie au Grand Air *déclarent qu'ils sont prêts à montrer leurs livres et leurs factures à qui voudra les examiner.*

Voilà qui est net, précis et catégorique.

LE DRAPEAU DES JOUTEURS DE SAINT-GEORGES, A LYON

La Chapelle des Invalides n'est pas seule à posséder des drapeaux et étendards historiques. Nous avons pu voir, en effet, dimanche dernier, une de ces précieuses

Le drapeau des jouteurs lyonnais.

reliques, que possèdent avec un soin jaloux et très justifié, d'ailleurs, les jouteurs de Saint-Georges et de la Quarantaine à Lyon. C'est dans cette ville, au cours du défilé des jouteurs, à l'occasion du Concours International de Natation, dont nous publions, d'autre part, des photographies, qu'il nous a été donné d'applaudir le drapeau en loques, légué à la société en 1807, par Napoléon Ier.

LE RECORD DU LANCEMENT DU POIDS

Ces jours derniers, au cours de la réunion internationale organisée par le Racing Club Roubaisien, l'excellent athlète du Racing, Scrépel, dont nous reproduisons la photographie sur notre couverture, a brillamment battu le record de France du lancement du poids. Après quelques essais préliminaires, il a fait successivement 11 m. 90, 12 m. 12 m. 10, 12 m. 20, 12 m. 27, et enfin 12 m. 37 distance qui bat le précédent record de cinq centimètres détenu par Paraskévopoulos avec 12 m. 275.

Toutes nos félicitations au nouveau record man pour sa belle performance.

Il est juste d'ajouter que dimanche dernier, Paraskévopoulos reprenait son bien, en lançant le boulet à 12 m. 61, mais on a vu plus haut que son record a été annulé.

LE PRIX PATRIARCHE A ENGHIEN

Le Prix Patriarche est une des importantes épreuves d'arrière-saison qui se courent à Enghien ; son allocation est de 10.000 francs plus 1.000 francs à l'éleveur. L'an dernier, c'est Dampierre à M G. Dreyfus qui s'est adjugé cette épreuve; cette année, la casaque bleu marine, manches et toque mauves, a encore triomphé avec Philippe, un fils de Simonian et Philadelphie, élevé au haras du Perray. Philippe, auquel, je l'ai

Philippe
par Simonian et Philadelphie. Eleveur et propriétaire: M. G. Dreyfus; entraîneur, Lawrence ; jockey, Wright, vainqueur du Prix Patriarche (course de haies-handicap, 2.800 m.) à Enghien.

remarqué déjà, convient très bien le terrain lourd, n'avait jusqu'ici guère été favorisé. Il semblait voué aux secondes places; il a pris sa revanche sur la piste d'Enghien en battant facilement Maniaque, Virgile II, Ilus II, Cap de Joux et Old Nick, qui ont passé le poteau dans cet ordre. Wright, auquel M. G. Dreyfus avait confié son cheval, a du reste admirablement bien monté. Maintenant que le fils de Simonian a perdu sa qualité de maiden, il sera intéressant de le revoir à armes égales avec ses principaux concurrents. Dans le Prix Patriarche, en effet, il ne portait que 63 kilos quand Maniaque en portait 71, Cap de Joux 67, Old Nick 65 1/2 et Virgile II 65.

F. P.

LA COURSE PARIS-ALENÇON

Organisée par la Pédale Ouvrière Alençonnaise, avec le concours de notre confrère l'*Auto*, cette course s'est disputée dimanche dernier et a obtenu le plus vif succès. Le départ a été donné à la grille de l'Orangerie à Versailles et l'arrivée se faisait à Alençon, à 500 mètres avant l'entrée de la ville. Les

A Versailles, le départ de la course Paris-Alençon

coureurs devaient se rendre sur le champ de Foire d'Alençon, transformé en vélodrome pour la circonstance et couvrir deux tours de piste.

La victoire est brillamment revenue à Fortin, de la Pédale Ouvrière Alençonnaise qui a couvert le parcours en 7 h. 42 m. 2 s. Derrière lui, Gabory 2e, Parent et Rameau 3es dead-heat, Guilmard 5e et Rommé 6e.

BLOC-NOTES

CYCLISME

Le Touring-Club ouvre un concours de « Cartes d'adresses d'hôtels » reunissant les conditions ci-dessous :

Au recto : un plan sommaire indiquant les rues à prendre de préférence pour sortir de la ville en évitant le pavé ou les voies encombrées ; *au verso :* l'enumération des curiosités visitées dans l'intérieur de la ville et la liste des excursions à faire dans les environs.

Ce concours est ouvert à tous les hôteliers affiliés ou non au Touring-Club ; il sera clos le 31 mai 1904.

Des médailles seront décernées et les cartes primées seront reproduites dans la *Revue Mensuelle*.

BILLARD

La partie du cadre à 45 et les Amateurs.

Les amateurs ont la prétention de jouer ainsi que les grands maitres la partie du cadre à 45, comme si cette partie qui n'est possible que pour les toutes premières queues leur convenait à eux aussi.

Et cependant, comme on peut estimer qu'il y a entre les professionnels de tête et les meilleurs d'entre les amateurs une différence de soixante pour cent environ, il est de toute évidence que la partie du cadre à 45 est, soit trop difficile pour les amateurs, soit trop facile pour les professeurs. Or, les résultats des derniers tournois de la Brunswick à Paris, tout en accusant de fort honorables moyennes, ont montré que le cadre à 45 n'était certes pas trop facile pour ceux qui ont pris part à ces tournois.

D'autre part, dans le championnat d'amateurs en mars dernier, on a vu des parties avec des moyennes de 4 et de 5 et la moyenne d'ensemble n'a sûrement pas été supérieure à 10.

Il paraîtrait par conséquent assez sensé que les amateurs abdiquent la prétention de s'approprier une partie qui n'est pas proportionnée à leur savoir-faire.

Malheureusement le bon sens ne parle pas toujours en maître dans les sports et l'amour-propre l'emporte trop souvent.

(*A suivre.*) COUNT REDDEER.

LE BULLETIN DE MICHELIN

Michelin veut-il, oui ou non, réparer ses pneus ?

En principe toutes les réparations sont possibles. — Quelles réparations doit-on faire ? — Rhabillage et réparation. — L'intérêt du client plutôt que la question de gros sous.

« Voulez-vous, oui ou non, faire ma réparation ? »

Ainsi débute la lettre, très aimable d'ailleurs par la suite, que nous recevons d'un de nos clients.

Bien entendu, nous nous sommes empressés de répondre :

« Ainsi que nous vous l'avons déjà dit, nous ne croyons « pas qu'il soit de votre intérêt de faire effectuer la réparation de vos enveloppes Toutefois, puisque vous y tenez « absolument, nous allons les réparer, mais, bien entendu, « à vos risques et périls, car nous sommes persuadés que « vous n'aurez pas à vous louer de n'avoir pas suivi notre « conseil. »

Ceci, nous le disons aujourd'hui à tous nos clients, car il nous est revenu que certaines personnes intéressées criaient par-dessus les toits que Michelin ne voulait plus réparer ses pneus, parce qu'il préférait vendre des pneus neufs.

Pour réduire à néant ces insinuations peu bienveillantes, nous n'aurions qu'à vous rappeler, chers lecteurs, ce que nous vous disions il y a quelque temps :

« **En principe, toutes les réparations sont possibles, à de rares exceptions près.** »

Ces exceptions constituent ordinairement des faits *tellement visibles*, qu'elles ne nécessitent pas d'explications.

Il est en effet certain qu'une enveloppe complètement usée et dont les toiles *seraient déchirées tout le tour* serait irréparable, *mais seulement en ce sens que sa réparation demanderait le même travail que la confection d'une enveloppe neuve.*

Il en est de même d'une enveloppe ayant roulé dégonflé pendant plusieurs kilomètres, et présentant l'aspect d'une *loque informe*, ce que nous voyons cependant plusieurs fois par jour.

Si donc nous pouvons dire que *toutes les réparations sont possibles*, nul, pensons-nous, ne songera à nous taxer d'exagération si nous ajoutons que, *mieux que tout autre*, Michelin est, par son *outillage*, son *personnel* et son *expérience*, en mesure de les exécuter.

Mais voici la question qui se pose :

« Cette réparation, *possible* d'ailleurs, sera-t-elle *avantageuse* pour le client ? »

Nous avons toujours tenu à ce que le client en *ait pour son argent.*

Nous ne voulons pas que l'on nous dise :

« Vous m'avez pris 80 francs pour la réparation d'une enveloppe qui m'a lâché au bout de 50 kilomètres, *1 fr. 60 le kilomètre ; c'est trop cher.* »

Car, en supposant une réparation parfaite, cette perfection n'implique nullement que si l'état de l'objet était auparavant par trop précaire, la réparation une fois faite, il recouvrera sa solidité d'antan.

(*A suivre.*) MICHELIN ET Cie.

FINANCE

Souvenir et Souhait.

Tout bien considéré et à parler franc, la situation financière, l'an dernier à pareille epoque, n'etait pas plus brillante qu'elle l'est actuellement. Même, au point de vue des relations internationales, l'horizon était chargé de quelques nuages sombres qui, depuis lors, se sont entièrement dissipés.

Eh bien ! l'an dernier à pareille époque, c'est-à-dire au mois d'août, toutes les valeurs montèrent à la cote.

Les heureux de ce monde, quand ils revinrent à la Bourse, en septembre, s'aperçurent que leur portefeuille avait gonflé, que leur fortune s'était accrue. Contrairement au le bien leur était venu pendant qu'ils paressaient !

Pourquoi n'en serait-il pas de même, cette foi Pourquoi notre rente française, les titres de nos ch fer et de nos grandes Sociétés industrielles, les for étrangers, les mines, n'acquerraient-ils pas une sens value?

Il y a de bonnes raisons, au contraire, entre autr dance des disponibilités capitalistes, pour qu'une de hausse soit entreprise.

Souhaitons qu'il en aille ainsi ! C. LE

BIBLIOGRA

MON CARNET DE PÊCHE, par JEAN MANORE (*Emanuel Gallus*).

C'est tout un art — un art très difficile — que celui cheur. Aussi « les fervents de la gaule » voudr connaître à fond en lisant, avant de s embarquer : *Mo de Pêche*, ce manuel du parfait pêcheur, amusant, plein d'enseignements et de conseils pour la plupart Citons, au hasard, quelques-uns des titres allé ce curieux ouvrage : *La pêche au fusil, Les lit l'amorce, la pêche de la truite, la pêche au cha pêche en temps de frai, Le goujon, Barbolles et vers pêche à la raclure, La pêche de l'anguille à la fi cordeau, Le brochet, L'asticot, La pêche à l'épinoche,*

Armé du *Carnet de pêche*, sûr de lui-même, le pourra dire avec le fabuliste : « Poisson, mon bel ce soir on vous fera frire. » **Prix : 3**

COMMENT DEVENIR FORT

par J. DE LERNE, avec préface de GABRIEL BO
1 volume..... **3.50**

En vente à notre Salle d'Exposition
9, Avenue de l'Opéra (au rez-de-Chaus

HORS CONCOURS
MEMBRE DU JURY, PARIS 1900
ALCOOL DE MENTHE **RICQLÈS**
(*Le seul Alcool de Menthe veritable*).
CALME la SOIF et ASSAINIT l'EAU
Dissipe les MAUX de CŒUR, de TÊTE, d'ESTOMAC
les INDIGESTIONS, la DYSENTERIE, la CHOLÉRINE
EXCELLENT pour les DENTS et la TOILETTE
PRÉSERVATIF contre les ÉPIDÉMIES
Exiger le Nom DE RICQLÈS

FUSILS GREENER
Hammerless, avec ou sans éjecteur, Tir du Chokebore Greener garanti avec les poudres françaises pyroxylées. *Maximum de puissance.*

A. GUINARD
SEUL AGENT de *W. W. GREENER*
8, Avenue de l'Opéra, PARIS.
Catalogue Général contre **50 centimes** timbres-poste.
Extrait franco du Catalogue.

CARROSSERIE AUTOMOBILE
LEVALLOIS-PERRET
Téléphone 535-48. (Seine)
TH. BOTIAUX & C

Téléphone 540-62
LES VERITABLES
JANTES WESTWOOD
Adresse Telegraphique
Westwood-Courbevoie
se trouvent dans toutes les bonnes Maisons de Cycles et d'Automobiles
A. WAC
BUREAU &
86-88 Rue d
Courbevoie

LIBRAIRIE LAROUSSE, 17, rue Montparnasse, PARIS

Ouvrages d'actualité

LA PÊCHE MODERNE
Encyclopédie du pêcheur, par MM. G. ALBERT-PETIT, CUNISSET-CARNOT, Henry FOUQUIER, JOUSSET DE BELLESME, Dr JOYEUX-LAFFUIE, Maurice LAUNAY, Emile MAISON, Ch. MARSILLON, MICHEL-CARRÉ, Ch. PÉREZ, Dr POYET, Gustave VOULQUIN. — Histoire naturelle du poisson, pisciculture, amorces et appâts, engins et matériel, pêche en eau douce et pêche de plage, à la ligne et au filet, pêche à l'écrevisse et à la grenouille, hygiène du pêcheur, législation de la pêche, etc. — Beau volume in-8° de 600 pages, illustré de 680 gravures et 32 tableaux synthétiques. 4e mille. Broché, 6 fr. 75 — Relié toile. . . . . 9 francs

LA CHASSE MODERNE
Encyclopédie du chasseur, par MM. ADELON, Vicomte de la BESGE, G. CANET, A. CHENEVIÈRE, Comte CLARY, CUNISSET-CARNOT, Baron de DORLODOT, Ed. FOA, Ch. FRICAUD, GASTINNE-RENETTE, H. JOURNU, Roger LAURENT, LEDDET, G. LEGRAND, Ch. MARSILLON, P. MÉGNIN, MICHEL-CARRÉ, P.-A. PICHOT, Vicomte Ed. de PONCINS, Comte H. de la PORTE, ROULIER, Baron de VAUX, Dr VERCHÈRE, Gustave VOULQUIN. — Armes et munitions, les chiens, le tir de chasse, le gibier à poil et à plume, le gibier d'eau, les battues, la chasse à courre, la fauconnerie, le piégeage, etc. — Beau volume in-8° de 710 pages, 438 gravures, 24 tableaux synthétiques, 85 airs de chasse. 9e mille. Broché, 7 fr. 50 — Relié toile. . . . . 10 francs

LA CHASSE A TIR
au chien d'arrêt et la chasse au gibier d'eau, par MM. Comte CLARY, CUNISSET-CARNOT, GASTINNE-RENETTE, LEDDET, G. LEGRAND, Ch. MARSILLON, MICHEL-CARRÉ, Comte H. DE LA PORTE, G. VOULQUIN (*Extrait de la Chasse moderne*). Un vol. in-8°, illustré de 124 grav. Broché. 1 fr. 50

Envoi franco au reçu d'un mandat-poste.

Société Anonyme des **Plaques et Papiers Photographiques**
A. LUMIÈRE & SES FILS
Capital : 3.000.000
Usines à Vapeur : R. St-Victor, Cours Gambetta, R. St-Maurice et R. des Tournel
LYON-MONPLAISIR

Plaques sèches au Gélatino-Bromure d'Argent
ÉTIQUETTES JAUNES — Plaques rapides
ÉTIQUETTES BLEUES — Plaques extra-rapides préparées pour les Vues instantanées et les Portraits.
ÉTIQUETTES ROUGES — Plaques lentes pour Positives

Plaques sèches Orthochromatiques au Gélatino-Bromure d'argent
SÉRIE A. Plaques sensibles au jaune et au vert. — SÉRIE B. Plaques sensibles au jaune et au rou
Plaques sèches Panchromatiques au Gélatino-Bromure d'argent
Sensibles au rouge, au jaune et au
Plaques sèches Anti-Halo au Gélatino-Bromure d'argent
Plaques sèches au Gélatino-Bromure d'argent. Spéciales pour la **Radiograph**

Papiers au Citrate d'Argent *pr l'obtention d'épreuves positives par Noircissement du* PAPIER BRILLANT et PAPIER MA
Papiers pour Développement au Gélatino-Bromure d'argent
MARQUE A : Pour l'obtention des Positives au Châssis-Presse
MARQUE B : Pour Agrandissements. — MARQUE C : A Surface brillante. — MARQUE F : Papier mat « Porcelain
CARTES POSTALES au Citrate d'argent et au Gélatino-Bromure d'argent
Développateurs *DIAMIDOPHÉNOL.* — Diamidorésorcine. — Hydramine
Paramidophénol. — Acide pyrogallique et Acéto
SULFITES de SOUDE CRISTALLISÉ et ANHYDRE
PHOSPHATE TRIBASIQUE DE SOUDE
NOUVEAU FIXATEUR (Hyposulfite de Soude, Acide et Anhydre)
NOUVEL AFFAIBLISSEUR AUX SELS DE PER XYDE DE CÉRIUM (en une seule solution)
RENFORÇATEUR A L'IODURE MERCURIQUE au SULFITE DE SOUDE (en une seule solution)
PHOTODOSES LUMIÈRE (1) Produits purs comprimés pour les divers usages photographiqu
CINÉMATOGRAPHE de MM. Auguste & Louis LUMIÈR
(1) Les Photodoses Lumière sont préparées par la Société des Produits Chimiques de Fontaine-sur-Saône.

NOUVELLE MÉTHODE de TRAITEMENT
A L'ÉLECTRICITÉ
d'après les
NOUVEAUX PERFECTIONNEMENTS
DE LA SCIENCE MODERNE
Camille COURNAND
CHIRURGIEN-DENTISTE DE LA FACULTÉ DE PARIS
332, Rue Saint-Honoré — PARIS
MAISON FONDÉE EN 1850
SPÉCIALITÉ D'AURIFICATIO
ET DE BRIDGE-WORKS
Méthode américaine
TRAVAUX IRRÉPROCHABLES

Afin d'être mieux servis, recommandez-vous de la *Vie au Grand Air* en écrivant aux annonciers ou en allant faire vos achats

8520.— Imp de Vaugirard, 152, rue de Vaugirard Paris. — L. BOUCHARDEAU, directeur. *Le Gérant :* JARRIGE